

**Ustawa**

z dnia.....

**o żegludze śródlądowej.**

**R o z d z i a ł I**

**Przepisy ogólne**

Art. 1.1. Ustawa reguluje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, a w szczególności w zakresie: organów administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencji, warunków uprawiania żeglugi, rejestru administracyjnego i pomierzania statków, bezpieczeństwa żeglugi obejmującego: budowę statku, jego stałe urządzenia i wyposażenie, kwalifikacje i skład załogi, klasyfikacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych, pilotażu oraz wypadków żeglugowych.

2. W sprawach nie uregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego i przepisy Prawa przewozowego.

3. Ustawa nie narusza przepisów o ochronie i kształtowaniu środowiska oraz przepisów Prawa wodnego.

Art. 2.1. Ustawa ma zastosowanie do żeglugi uprawianej na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego, zwanych dalej „śródlądowymi drogami wodnymi”.

2. Przepisy ustawy stosuje się także do statków wykonujących zarobkowy przewóz osób lub towarów, roboty techniczne, połów ryb bądź zajmujących się eksploatacją złóż kruszyw na innych wodach śródlądowych niż określone w ust.1.

3. Granice między wodami śródlądowymi a wodami morskimi określają przepisy Prawa wodnego.

4. Przepisów ustawy nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i Straży Granicznej oraz polskich statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem przepisów bezpieczeństwa ruchu.

sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych - wydanych na podstawie art. 43 ust. 1 pkt 2, 3 i 5.

Art. 3. 1. W rozumieniu ustawy:

- 1) statek - oznacza urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również promy, wodoloty i poduszkowce - przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:
  - a) przewozu towarów lub osób,
  - b) pchania lub holowania,
  - c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
  - d) ratowania życia i mienia,
  - e) połowu ryb,
  - f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglownych i eksploatacji złóż kruszyw,
  - g) uprawiania sportu i rekreacji,
  - h) jako zakłady kąpielowe, przystanie, pomieszczenia warsztatowe, mieszkalne, biurowe, gastronomiczne i hotelowe,
- 2) armator - oznacza właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu,
- 3) port lub przystań - oznacza akwen i grunt oraz związaną z nimi infrastrukturę, znajdujące się w granicach portu lub przystani,
- 4) szlak żeglowny - oznacza pas wody przeznaczony dla żeglugi,
- 5) głębokość tranzytowa - oznacza najmniejszą głębokość szlaku żeglownego określonego odcinka drogi wodnej.

2. Statkiem o napędzie mechanicznym jest statek posiadający mechaniczne urządzenia napędowe niezależnie od sposobu ich zamocowania.

## **Rozdział II**

### **Organy administracji żeglugi śródlądowej**

Art.4.1. Organami administracji żeglugi śródlądowej są:

- 1) minister właściwy do spraw transportu,

2) kierownicy urzędów żeglugi śródlądowej - jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

2. Kierownicy urzędów żeglugi śródlądowej podlegają ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Art. 5. Kierownika urzędu żeglugi śródlądowej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.

Art. 6.1. Kierownik urzędu żeglugi śródlądowej wykonuje swoje zadania przy pomocy urzędu żeglugi śródlądowej.

2. Urzędy żeglugi śródlądowej tworzy i znosi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji.

3. Minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia terytorialny zakres działania kierowników urzędów żeglugi śródlądowej i siedziby urzędów oraz kategorie pracowników uprawnionych do wykonywania zadań, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2-7, mając na względzie w szczególności charakter tych zadań.

4. Organizację urzędu żeglugi śródlądowej oraz szczegółowy zakres działania kierownika urzędu żeglugi śródlądowej określa statut nadany w drodze zarządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 7. 1. Pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej określonych kategorii noszą w czasie wykonywania obowiązków służbowych mundurowanie.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia kategorie pracowników obowiązanych do noszenia mundurowania, sposób jego przydziału i wzory tego mundurowania, mając na uwadze pełnione przez pracowników czynności służbowe.

Art. 8. 1. Do terenowych organów administracji żeglugi śródlądowej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych w zakresie unormowanym niniejszą ustawą.

2. W szczególności do terenowych organów administracji żeglugi śródlądowej należą sprawy:

- 1) bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej,
- 2) przeprowadzania inspekcji statków,
- 3) kontroli przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach,
- 4) kontroli stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów,
- 5) przeprowadzania dochodzeń w sprawach wypadków żeglugowych,
- 6) kontroli dokumentów przewozowych i zgodności przewożonego przez statek ładunku z tymi dokumentami,
- 7) kontroli obcych statków w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy.

Art. 9.1. Wykonując zadania, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2-7, uprawnieni do inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej zwani dalej „inspektorami”, mają prawo wejścia i przebywania na statkach, na budowlach wodnych służących żegludze, w portach, przystaniach i zimowiskach, a także do podpływania i cumowania statków inspekcyjnych do tych obiektów.

2. W czasie wykonywania czynności służbowych inspektorzy mają prawo do:

- 1) kontrolowania czy statki są uprawnione do działalności jaką uprawiają i czy żegluga wykonywana jest zgodnie z przepisami prawa i umowami międzynarodowymi,
- 2) kontroli dokumentów statkowych, przewozowych i załogi,
- 3) żądania wyjaśnień i podejmowania wszelkich czynności niezbędnych do przeprowadzenia kontroli na pokładzie, w ładowniach i innych pomieszczeniach statku,
- 4) dokonywania wpisów dotyczących przeprowadzonej kontroli w dzienniku pokładowym statku.

3. Kierownicy statków i inne osoby odpowiedzialne za statki powinni stosować się do doraźnych zaleceń i dyspozycji wydawanych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi przez inspektorów.

Art. 10.1. W wypadku stwierdzenia zaniedbań zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażających zanieczyszczeniem środowiska lub ze względu na uchybienia sanitarne inspektor może, do czasu usunięcia usterek, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego miejsca postoju i na ten czas zatrzymać świadectwo zdolności żeglugowej i dokument kwalifikacyjny kierownika statku.

2. O zatrzymaniu obcego statku niezwłocznie powiadamia się na piśmie administrację państwa, w którym zostało wystawione świadectwo zdolności żeglugowej, z podaniem przyczyn, które uzasadniały zatrzymanie statku.

Art. 11.1. Statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą flagę państwową z godłem Rzeczypospolitej Polskiej, określoną w odrębnych przepisach.

2. W czasie wykonywania zadań statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą także flagę służbową.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze zarządzenia wzór flagi służbowej i sposób oznakowania statków inspekcyjnych.

Art. 12 1. Kierownicy urzędów żeglugi śródlądowej wydają miejscowe przepisy prawne określające na obszarze ich działania, szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych. Przepisy te wydaje się w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej.

2. Przepisy, o których mowa w ust. 1, są wydawane w drodze rozporządzenia podlegającego ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres obowiązywania tego rozporządzenia.

### **Rozdział III** **Warunki uprawiania żeglugi.**

Art. 13. 1. Statkiem polskim w rozumieniu niniejszej ustawy jest statek, który stanowi własność:

- 1) Skarbu Państwa,
- 2) osoby prawnej mającej siedzibę w Polsce,
- 3) obywatela polskiego zamieszkałego w Polsce.

2. Żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych mogą uprawiać statki polskie oraz statki obce na warunkach i w zakresie określonym w umowach międzynarodowych, zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z państwem przynależności statku, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W wypadku braku umów międzynarodowych, o których mowa w ust. 2, statki obce, z zastrzeżeniem ust. 4 mogą uprawiać żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych po uzyskaniu pozwolenia:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu - w razie regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim, a obcym,
- 2) kierownika urzędu żeglugi śródlądowej właściwego terytorialnie dla miejsca przekroczenia granicy Państwa - w pozostałych wypadkach.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się, bez względu na przynależność państwową, do statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji.

5. Pozwolenie wydaje się na podstawie pozytywnego wyniku inspekcji statku dokonanej przez organ, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 oraz na podstawie technicznej oceny statku wydanej przez polską instytucję klasyfikacyjną, z zastrzeżeniem obowiązku korzystania z usług pilota, jeżeli kierownik statku nie posiada polskiego dokumentu kwalifikacyjnego lub dokumentu uznanego na podstawie art. 34 ust. 5.

6. Pozwolenie może być wydane na jedną podróż lub na czas określony, nie dłuższy jednak niż okres ważności dokumentu zdolności żeglugowej statku.

7. Organ wydający pozwolenie odmawia w drodze decyzji administracyjnej wydania pozwolenia, jeżeli statek nie odpowiada warunkom drogi wodnej lub wymaganiom wyposażenia, bezpieczeństwa żeglugi i warunkom ochrony środowiska określonym w art. 26.

8. Za wydanie pozwoleń, o którym mowa w ust. 3 pobiera się opłaty.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory i tryb wydawania pozwoleń, o których mowa w ust. 3, a także wysokość opłat za ich wydanie, w zależności od tego, czy pozwolenia dotyczą regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a obcym, czy pozostałych przypadków uprawiania żeglugi.

Art. 14.1. Kierownik statku uprawiającego żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem ust. 3, jest obowiązany do składania okresowych informacji ewidencyjnych.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1 kierownik statku składa na formularzu ewidencyjnym po zakończeniu każdej podróży.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy kierowników:

- 1) statków towarowych o nośności nie przekraczającej 50 ton,
- 2) statków pasażerskich,
- 3) promów,
- 4) statków wykorzystywanych do celów niehandlowych,
- 5) statków towarowych wykorzystywanych wyłącznie do magazynowania towarów,
- 6) statków używanych do połowu ryb.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzór formularza ewidencyjnego, o którym mowa w ust. 2, zawierającego następujące dane: masę przewożonych towarów w tonach, rodzaj towarów, miejsce załadunku i wyładunku, odległość przewozu w kilometrach drogi wodnej przebytej przez statek, rodzaj statku i państwo rejestracji statku, punkty składania formularzy ewidencyjnych i szczegółowy sposób postępowania ze złożonymi formularzami, w tym sposób ich przechowywania.

Art. 15.1. Z zastrzeżeniem ust. 4 działalność przewoźnika w transporcie krajowym i międzynarodowym w zakresie zarobkowego przewozu towarów statkami żeglugi śródlądowej mogą podejmować przedsiębiorcy, którzy odpowiadają wymogowi zdolności zawodowej, potwierdzonemu zaświadczeniem określonym w ust. 5 albo zatrudniają co najmniej jedną osobę posiadającą takie zaświadczenie.

2. Wymóg zdolności zawodowej, o którym mowa w ust. 1, polega na posiadaniu podstawowej wiedzy w zakresie elementów prawa cywilnego, handlowego, finansowego, pracy, podatkowego, w zakresie ubezpieczeń, formalności celnych i granicznych, bezpieczeństwa żeglugi, standardów technicznych statków i technicznych aspektów działalności przewoźnika, a także z zakresu umów międzynarodowych regulujących ceny i warunki transportu.

3. Wymóg zdolności zawodowej nie dotyczy przedsiębiorców wymienionych w ust. 1 wykonujących przewozy towarów:

- 1) na potrzeby własne,
- 2) statkami o ładowności nie przekraczającej 200 ton,
- 3) promami,
- 4) na wodach śródlądowych innych niż określone w art. 2 ust. 1.

4. Uznaje się, że wymóg zdolności zawodowej spełniają osoby, które:

- 1) ukończyły szkołę wyższą o specjalizacji transportowej, albo
- 2) ukończyły szkołę średnią o kierunku żegluga śródlądowa, albo

- 3) posiadają kwalifikacje zawodowe uprawniające do zajmowania stanowiska kierownika statku o ładowności przekraczającej 200 ton, albo
- 4) odbyły kurs, którego program uwzględnia tematykę wymienioną w ust. 2, albo
- 5) w okresie 24 miesięcy prowadziły działalność przewozową w żegludze śródlądowej albo były zatrudnione u przedsiębiorcy przy prowadzeniu działalności transportowej.

5. Zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej wydają, na pisemny wniosek zainteresowanej osoby, terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej. Do wniosku o wydanie zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej należy dołączyć: świadectwo ukończenia szkoły, o której mowa w ust. 4 pkt 1 i 2 albo dokument potwierdzający kwalifikacje, o którym mowa w ust. 4 pkt 3 albo świadectwo ukończenia kursu, o którym mowa w ust. 4 pkt 4 albo dokument potwierdzający prowadzenie działalności przewozowej, o której mowa w ust. 4 pkt 5.

6. Za wydanie zaświadczenia pobiera się opłaty.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, oraz wysokość opłaty za jego wydanie, kierując się zasadami obowiązującymi w przepisach międzynarodowych.

8. Uznaje się zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej, wydane zgodnie z postanowieniami przepisów obowiązujących we Wspólnotach Europejskich w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych.

9. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przepis ust.8, ustali w drodze rozporządzenia wykaz państw, w których wydane zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej będą uznawane przez organy administracji żeglugi śródlądowej.

## **R o z d z i a ł I V**

### **Rejestr administracyjny i pomierzenie statków.**

Art. 16.1. Statki polskie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, zwanego dalej „rejestrem”, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.



2. Przepisy ust.1 nie dotyczą statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji oraz statków używanych do połowu ryb bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nie przekraczającym 20 m<sup>2</sup> i o napędzie mechanicznym o mocy do 20 kW. Sprawy rejestracji tych statków regulują odrębne przepisy.

3. Do rejestru może być czasowo wpisany statek, nie będący statkiem polskim, jeżeli osoby wymienione w art. 13 ust. 1 pkt 2 i 3 przedstawia umowę określającą prawo do dysponowania statkiem oraz pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku na czasowy wpis do polskiego rejestru.

Art. 17. 1. Rejestr prowadzą terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej, właściwe dla portu macierzystego statku.

2. Wpis do rejestru następuje na podstawie pisemnego wniosku. Do złożenia wniosku o wpis statku do rejestru obowiązany jest armator, niezwłocznie po wybudowaniu statku w kraju lub po przybyciu statku do kraju, w razie nabycia za granicą.

Art. 18. 1. Rejestr składa się z ksiąg rejestrowych, w których wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestracyjny statku i datę wpisu,
- 2) nazwę statku lub inny znak rozpoznawczy,
- 3) nazwę portu macierzystego statku,
- 4) rodzaj i przeznaczenie statku,
- 5) rok, miejsce budowy, nazwę stoczni i numer budowy oraz określenie materiału głównego, z którego jest statek zbudowany,
- 6) rodzaj i ilość głównych maszyn napędowych, łączną ich moc w kW, a także ilość i rodzaj pędników,
- 7) wymiary statku,
- 8) oznaczenie i adres armatora statku i osoby upoważnionej do dysponowania statkiem wraz z numerem identyfikacyjnym REGON nadanym podmiotowi przez urząd statystyczny oraz oznaczeniami kodowymi adresu przyjętymi w krajowym rejestrze urzędowym podziału terytorialnego kraju „TERYT”. W przypadku braku numeru identyfikacyjnego REGON wpisuje się numer PESEL.

2. Każda zmiana danych, o których mowa w ust. 1, podlega wpisaniu do rejestru. Obowiązek zgłoszenia zmiany danych spoczywa na armatorze w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany.

3. Do zgłoszenia statku do rejestru należy dołączyć dowód wykreślenia z rejestru, jeżeli statek był uprzednio wpisany do rejestru w innym organie rejestrowym polskim lub zagranicznym.

4. Po wpisaniu statku do rejestru terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej wydaje armatorowi dokument rejestracyjny stanowiący dowód polskiej przynależności statku.

5. Odmowa wpisania statku do rejestru następuje w formie decyzji administracyjnej.

Art. 19. 1. Statek wykreśla się z rejestru na wniosek armatora lub z urzędu jeżeli utracił cechy obiektu pływającego.

2. Wykreśleniu z rejestru podlega także statek w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego, powodującej zmianę właściwości organu rejestrowego.

Art. 20. Za czynności związane z wpisem do rejestru i zmianami w rejestrze pobiera się opłaty, które stanowią dochody budżetu państwa.

Art. 21. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory ksiąg rejestrowych, mając na uwadze dane, o których mowa w art. 18 ust. 1 i dokumentu rejestracyjnego oraz szczegółowy tryb postępowania związanego z wpisem do rejestru, a także wysokość opłat, związanych z wpisem do rejestru i zmianami w rejestrze.

Art. 22. Do statków wpisanych do rejestru statków żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy Kodeksu morskiego o zastawie na statku.

Art. 23. 1. Statki żeglugi śródlądowej przeznaczone do przewozu ładunków podlegają obowiązkowi pomiarowemu. Pomiar statku polega na ustaleniu jego nośności oraz wymiarów statku.

2. Obowiązkowi pomiarowemu w ograniczonym zakresie podlegają również statki żeglugi śródlądowej nie przeznaczone do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m oraz statki pasażerskie, holowniki, pchacze i lodołamacze niezależnie od długości całkowitej, w celu określenia wyporności i wymiarów statku.

3. Pomiaru statku dokonuje organ pomiarowy, wydając na jego podstawie świadectwo pomiarowe na okres nie dłuższy niż 15 lat.

4. Organem pomiarowym jest Polski Rejestr Statków.

5. Statki inne niż wymienione w ust. 1 i 2 mogą być zaopatrzone w świadectwo pomiarowe na życzenie armatora.

Art. 24. Za pomiar statku Polski Rejestr Statków pobiera opłaty pomiarowe.

Art. 25. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, przepisy szczegółowe dotyczące sposobu pomierzania, uwzględniające w szczególności postanowienia konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej, trybu postępowania pomiarowego, wzory świadectw pomiarowych oraz wysokości opłat pomiarowych.

## **Rozdział V**

### **Bezpieczeństwo żeglugi.**

Art. 26. Statek może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada przepisanywym wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie:

- 1) budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia,
- 2) właściwości manewrowych,
- 3) ochrony czystości wód, powietrza i emisji hałasu,
- 4) warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.
- 5) składu i kwalifikacji załogi.

Art. 27. 1. W celu zapewnienia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 26 pkt 1-3, statek i jego stałe urządzenia podlegają nadzorowi technicznemu polskiej instytucji klasyfikacyjnej, działającej pod nazwą „Polski Rejestr Statków”, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Nadzór techniczny obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę, remont statku i jego urządzeń oraz przeglądy zasadniczy, okresowy i doraźny. Za równoważne z nadzorem nad budową statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji uważa się posiadanie przez taki statek oznaczenia CE, stwierdzającego spełnienie podstawowych wymagań bezpieczeństwa określonych w obowiązujących we Wspólnotach Europejskich postanowieniach w sprawie harmonizacji przepisów dotyczących jachtów i łodzi turystycznych.

3. Spełnienie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, właściwości manewrowych i ochrony czystości wód, powietrza i emisji hałasu, o których mowa w art. 26 pkt 1-3, Polski Rejestr Statków stwierdza po dokonaniu przeglądu, w dokumencie klasyfikacyjnym.

4. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia wyłączyć spod nadzoru, o którym mowa w ust. 1 i 2, statki bez napędu mechanicznego o iloczynie największej długości i szerokości nie przekraczającym 50 m<sup>2</sup> i o napędzie mechanicznym o mocy do 30 kW, określając tryb przeprowadzania przeglądów technicznych tych statków.

Art. 28. 1. Statek może być dopuszczony do żeglugi po uzyskaniu świadectwa zdolności żeglugowej, stwierdzającego że statek odpowiada wymaganiom określonym w art. 26 pkt 1-4. W świadectwie zdolności żeglugowej określa się również skład i kwalifikacje załogi niezbędne dla bezpiecznej żeglugi.

2. Dla statków używanych do przewozu towarów o nośności 15 ton i większej, do przewozu więcej niż 12 osób oraz dla statków przeznaczonych do holowania lub pchania - wydaje się świadectwa zdolności żeglugowej odpowiadające wymaganiom przepisów obowiązujących we Wspólnotach Europejskich, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 33 ustawy.

3. Dla statków nie wymienionych w ust. 2 wydaje się uproszczone świadectwa zdolności żeglugowej.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do statków:

- 1) używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji bez napędu mechanicznego i o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW,
- 2) innych niż wymienione w pkt 1 bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nie przekraczającym 20 m<sup>2</sup> i o napędzie mechanicznym o mocy silników do 20 kW,
- 3) spełniających wymagania określone w Konwencji o żegludze na Renie.

5. Świadectwa zdolności żeglugowej wydają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej, właściwe dla portu macierzystego statku na wniosek armatora. Świadectwa zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku.

6. Uznaje się świadectwa zdolności żeglugowej obcych statków wydane - zgodnie z postanowieniami obowiązujących we Wspólnotach Europejskich przepisów o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej – przez państwa, których wykaz ustali minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

Art. 29. 1. Do wniosku o wydanie świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć:

- 1) dokument klasyfikacyjny Polskiego Rejestru Statków oraz wyciąg ze świadectwa pomiarowego,
- 2) orzeczenie Urzędu Dozoru Technicznego o stanie kotłów parowych lub zbiorników ciśnieniowych przeznaczonych do procesów technologicznych, jeżeli statek w takie kotły lub zbiorniki jest wyposażony,
- 3) dla statku nowo zbudowanego lub przebudowanego z wyłączeniem statków używanych do uprawiania sportu i rekreacji:
  - a) orzeczenie Państwowej Inspekcji Pracy o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy,
  - b) opinię wojewódzkiego inspektora sanitarnego o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem wymagań sanitarnych,
  - c) orzeczenie wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem ochrony przed zanieczyszczeniem wód i powietrza oraz przed emisją hałasu,
- 4) dla statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji o napędzie mechanicznym o mocy większej niż 75 kW - wyciąg z dokumentu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 64, oraz orzeczenie, o którym mowa w pkt 3 lit. c.

2. Podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej stanowią dokumenty wymienione w ust. 1 oraz pozytywny wynik inspekcji statku przeprowadzonej przez organ wydający to świadectwo.

3. Organ wydający świadectwo zdolności żeglugowej, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia jego wydania, gdy nie zostały spełnione warunki określone w ust. 2.

4. Przepisy ust. 1 - 3 stosuje się odpowiednio do wniosku o przedłużenie ważności świadectwa zdolności żeglugowej.

Art. 30. 1. Świadectwo zdolności żeglugowej cofa się w razie:

- 1) uszkodzenia kadłuba statku lub jego urządzeń zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi,
- 2) przebudowy lub remontu statku powodującego zmianę jego charakterystyki,
- 3) utraty lub zawieszenia ważności dokumentów, które stanowiły podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej,
- 4) gdy stan techniczny statku nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Świadczenie zdolności żeglugowej może być cofnięte w razie stwierdzenia zaniedbań zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, pasażerów lub załogi, a także na udokumentowany wniosek Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Sanitarnej, Urzędu Dozoru Technicznego lub wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

3. Świadczenie zdolności żeglugowej cofa w drodze decyzji administracyjnej terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca, w którym znajduje się statek w czasie stwierdzenia utraty zdolności żeglugowej, zawiadamiając niezwłocznie o tym fakcie armatora statku i organ, który wydał świadectwo.

Art. 31. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, statek nie posiadający świadectwa zdolności żeglugowej może być dopuszczony do jednorazowej podróży nie związanej z eksploatacją, na podstawie jednorazowego zezwolenia wydanego przez terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej. W zezwoleniu określa się drogę wodną i termin ważności zezwolenia.

Art. 32. Za wydanie i przedłużenie terminu ważności świadectwa zdolności żeglugowej oraz za dokonanie w nim zmian, a także za wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 31, pobiera się opłaty stanowiące dochód budżetu państwa.

Art. 33. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory świadectw zdolności żeglugowej i terminy na jakie się je wydaje w zależności od rodzajów statków, o których mowa w art. 28 ust. 2 i 3, tryb ich wydawania, przedłużania i cofania, a także wysokości opłat określonych w art. 32, mając na względzie obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe.

Art. 34. 1. Statki powinny posiadać załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.

2. Potwierdzeniem posiadania niezbędnych kwalifikacji, o których mowa w ust. 1 jest:

- 1) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem,
- 2) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych,
- 3) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.

3. Patent żeglarski może zawierać ograniczenia, co do rodzaju statków i dróg wodnych, a patent mechanika statkowego co do rodzaju statku.

4. Patenty i świadectwa wydają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

5. Uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników obcych statków, wydane zgodnie z postanowieniami :

- 1) obowiązujących we Wspólnotach Europejskich przepisów dotyczących warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów statków do przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi – przez państwa, których wykaz ustali minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia,
- 2) Konwencji o żegludze na Renie.

6. Kwalifikacje załóg statków używanych do uprawiania sportu i rekreacji regulują odrębne przepisy.

Art. 35. 1. Do uzyskania patentu lub świadectwa wymagane jest:

- 1) ukończenie 18 lat,
- 2) posiadanie stanu zdrowia odpowiedniego do pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonego świadectwem zdrowia,
- 3) posiadanie praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej w charakterze członka załogi,
- 4) złożenie egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.

2. Egzaminy przeprowadzają, powołane przez ministra właściwego do spraw transportu, komisje egzaminacyjne na podstawie ustalonych wymagań egzaminacyjnych i na podstawie regulaminu pracy komisji. Za udział w pracach komisji egzaminacyjnej przysługuje wynagrodzenie.

3. Za przeprowadzane egzaminy oraz za wydanie patentu i świadectwa pobiera się opłaty, które stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 36. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:

- 1) rodzaje i wzory patentów i świadectw, o których mowa w art. 34 ust. 2, oraz wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,
- 2) czas praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej, zakres wiedzy i wymagań egzaminacyjnych niezbędnych dla uzyskania patentów i świadectw oraz tryb ich przyznawania,
- 3) ilość, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, wysokości opłat za przeprowadzanie egzaminów i wydanie patentu lub świadectwa, a także zasady

wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych kierując się rozwiązaniami obowiązującymi w przepisach międzynarodowych.

2. Minister właściwy do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, warunki zdrowotne wymagane od osób wykonujących pracę na statkach ze szczególnym uwzględnieniem stanów chorobowych i ułomności uniemożliwiających wykonywanie tej pracy oraz tryb uznawania osób za zdolne lub niezdolne do wykonywania pracy na statkach żeglugi śródlądowej i wystawiania świadectw zdrowia, o których mowa w art. 35 ust. 1 pkt 2.

Art. 37. 1. Członkowie załóg statków żeglugi śródlądowej powinni posiadać dokumenty żeglarskie:

- 1) książeczkę żeglarską - na statkach uprawiających żeglugę międzynarodową,
- 2) książeczkę pracy - na statkach nie uprawiających żeglugi międzynarodowej.

2. Dokumenty żeglarskie stwierdzają przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej, a książeczka żeglarska uprawnia ponadto do przekraczania granicy państwa.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do statków przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji w tym do amatorskiego połowu ryb oraz do statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art.2 ust.1.

Art. 38. 1. Dokumenty żeglarskie wydają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej na czas nieokreślony. Książeczkę żeglarską, z zastrzeżeniem ust. 2, wydaje się po uprzednim zasięgnięciu opinii organu właściwego w sprawach paszportowych. Negatywna opinia tego organu jest podstawą do odmowy wydania książeczki żeglarskiej.

2. Wymogu zasięgnięcia opinii nie stosuje się, jeżeli ubiegający się o wydanie książeczki żeglarskiej posiada ważny paszport.

3. Za wydanie dokumentu żeglarskiego pobiera się opłaty.

4. Terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej odmawia w drodze decyzji administracyjnej wydania dokumentu żeglarskiego osobie, która:

- 1) nie ukończyła 18 roku życia, z zastrzeżeniem ust. 5,
- 2) jest niezdolna do wykonywania pracy na statku ze względu na stan zdrowia.

5. Wymogu ukończenia 18 roku życia nie stosuje się wobec młodocianego, zatrudnionego lub mającego być zatrudnionym na statku, w celu nauki zawodu.



Art. 39. Terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej cofa w drodze decyzji administracyjnej dokument żeglarski z przyczyn określonych w art. 38 ust. 4 pkt 2, z tym że książeczkę żeglarską cofa także jeżeli wobec jej posiadacza zachodzą przesłanki odmowy wydania paszportu, określone w art. 6 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 listopada 1990 r. o paszportach (Dz.U. z 1991 r. Nr 2, poz. 5 i z 1997 r. Nr 114, poz. 739).

Art. 40. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych i do spraw zagranicznych określi w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory dokumentów żeglarskich,
- 2) tryb wystawiania, wymiany i cofania dokumentów żeglarskich, rodzaj dokonywanych w nich adnotacji urzędowych i wpisów, a także sposób i tryb ich dokonywania,
- 3) wysokość opłat pobieranych za wystawienie dokumentu żeglarskiego, uwzględniając przeznaczenie i rodzaj tych dokumentów.

Art. 41. 1. Śródlądowe drogi wodne w zależności od klas dzielą się na drogi wodne o znaczeniu:

- 1) regionalnym,
- 2) międzynarodowym.

2. Klasę drogi wodnej określa się:

- 1) maksymalnymi parametrami statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi,
- 2) wielkością minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

3. Rada Ministrów w drodze rozporządzenia, ustali szczegółowe zasady klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w oparciu o kryteria określone w ust. 2 oraz dokona podziału tych dróg wodnych na klasy, określi drogi wodne o znaczeniu regionalnym i o znaczeniu międzynarodowym oraz ustali warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas dróg wodnych, z uwzględnieniem wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych.

Art. 42. 1. Śródlądowe drogi wodne powinny być utrzymywane w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

- 1) zapewnienie należytego stanu technicznego oraz obsługi budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze,
- 2) utrzymanie i poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej, o których to warunkach jest mowa w art.41 ust.3,

3) oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

2. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę, z zastrzeżeniem ust. 3, należy do jednostek organizacyjnych ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Organizację i zakres działania tych jednostek zwanych dalej „administracją drogi wodnej” regulują odrębne przepisy wydane przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.

3. Oznakowanie nawigacyjne w portach oraz urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną należy do ich właścicieli. Sposób oznakowania powinien być uzgodniony z administracją drogi wodnej.

4. Administracja dróg wodnych ogłasza w formie komunikatów aktualne warunki żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych oraz terminy otwarcia i zamknięcia dróg wodnych dla żeglugi oraz wydaje informator o śródlądowych drogach wodnych żeglownych.

Art. 43. 1. Minister właściwy do spraw transportu wydaje w drodze rozporządzenia przepisy normujące:

- 1) wymagania technicznego bezpieczeństwa i właściwości manewrowych statku,
- 2) zasady ruchu, sygnalizację i łączność radiową na śródlądowych drogach wodnych,
- 3) systemy oznakowania śródlądowych dróg wodnych obejmujące rodzaje i wzory znaków żeglugowych,
- 4) oznakowanie i wyposażenie statków,
- 5) warunki ruchu i postoju statków w portach i przystaniach,
- 6) minimalny skład załogi w zależności od czasu pracy statku,
- 7) przewóz materiałów niebezpiecznych,
- 8) rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów wymaganych dla statków w szczególności umowami i porozumieniami międzynarodowymi.

2. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia uznać za obowiązujące przepisy techniczne Polskiego Rejestru Statków w zakresie budowy, wyposażenia i właściwości manewrowych statków.

3. Minister właściwy do spraw transportu w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi w drodze rozporządzenia warunki dotyczące ochrony czystości wód, powietrza i emisji hałasu uwzględniając międzynarodowe standardy w tym zakresie.

4. Minister właściwy do spraw transportu kierując się dążeniem do zbliżenia przepisów prawa krajowego do standardów międzynarodowych może, w drodze rozporządzenia wprowadzać do stosowania rezolucje i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, uchwalane przez organizacje międzynarodowe.

## **R o z d z i a ł V I**

### **Pilotaż**

Art. 44. 1. Pilotażem jest świadczenie usług mających na celu ułatwienie ruchu żeglugowego, polegających na udzielaniu kierownikowi statku żeglugi śródlądowej i morskiego przebywającego na śródlądowych drogach wodnych informacji i porad potrzebnych do prowadzenia statku na drodze wodnej.

2. Usługi w zakresie pilotażu mogą organizować osoby fizyczne, prawne i inne jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej.

3. Zasady odpłatności za usługi pilotowe regulują odrębne przepisy.

Art. 45. 1. Obowiązkwowi pilotażu podlegają:

- 1) polskie statki morskie i żeglugi śródlądowej, których kierownicy nie posiadają odpowiednich uprawnień do kierowania statkami na danej drodze wodnej,
- 2) obce statki morskie i żeglugi śródlądowej, z wyjątkiem statków używanych do uprawiania sportu i rekreacji.

2. Kierownik statku podlegającego obowiązkowi pilotażu powinien korzystać z usług pilota posiadającego odpowiednie kwalifikacje.

3. Korzystanie z usług pilota nie zwalnia kierownika statku z odpowiedzialności za kierownictwo statku.

4. Z obowiązku pilotażu są zwolnione statki, których kierownicy posiadają „świadectwo zwolnienia z pilotażu” lub dokumenty uznane w trybie art. 34 ust. 5 oraz statki państw, z którymi zawarte umowy przewidują wzajemne uznawanie dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze śródlądowej.

5. Warunkiem uzyskania świadectwa zwolnienia z pilotażu jest:

- 1) odbycie co najmniej pięciu rejsów po danej drodze wodnej, potwierdzonych przez pilota,
- 2) pozytywna ocena sprawdzianu ze znajomości drogi wodnej i miejscowych przepisów żeglugowych.

Art. 46. 1. Pilotaż może być wykonywany przez osoby posiadające kwalifikacje pilota żeglugi śródlądowej.

2. Pilotem żeglugi śródlądowej może zostać osoba posiadająca patent żeglarski uprawniający do kierowania wszystkimi statkami, dodatkową co najmniej 12 miesięczną praktykę pływania nabytą po uzyskaniu patentu na drodze wodnej, której ma dotyczyć uprawnienie, odpowiednie warunki zdrowotne i która złoży z wynikiem pomyślnym egzamin na pilota.

3. Egzaminy na pilota i sprawdziany, o których mowa w art. 45 ust. 5 pkt 2 przeprowadzają komisje egzaminacyjne określone w art. 35 ust. 2.

4. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji pilota żeglugi śródlądowej jest uprawnienie pilotowe.

5. Uprawnienia pilotowe i świadectwa zwolnienia z pilotażu wydają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej właściwe dla drogi wodnej, której uprawnienia dotyczą.

6. Za przeprowadzenie egzaminu i sprawdzianu oraz za wydanie uprawnień pilotowych i świadectw zwolnienia z pilotażu pobiera się opłaty, które stanowią dochody budżetu państwa.

Art. 47. 1. Pilot ponosi wobec armatora odpowiedzialność za szkody spowodowane swoim działaniem chyba, że udowodni dołożenie należytej staranności wymaganej przy świadczeniu usługi pilotowej.

2. Wobec osób trzecich za szkody wyrządzone przez pilota odpowiada armator, tak jak za szkody wyrządzone przez członka załogi statku.

3. W razie rażącego naruszenia przez pilota przepisów żeglugowych, kierownik urzędu żeglugi śródlądowej, na mocy decyzji administracyjnej, może w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi:

- 1) udzielić pilotowi ostrzeżenia o grożącym zawieszeniu uprawnienia pilotowego,

2) zawiesić uprawnienia pilotowe na okres do 12 miesięcy.

Art. 48. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki wykonywania pilotażu i sprawowania nadzoru nad jego wykonywaniem, a także wymierzania kar w razie stwierdzenia rażącego naruszenia przez pilota przepisów regulujących ruch i postój statków,
- 2) tryb przeprowadzania egzaminów na pilota i sprawdzianów dla uzyskania świadectwa zwolnienia z pilotażu oraz wysokości opłat za egzaminy i sprawdziany,
- 3) wzory i tryb wydawania uprawnień pilotowych i świadectw zwolnienia z pilotażu, a także wysokości opłat za ich wydanie uwzględniając obowiązki kierownika statku i pilota oraz przypadki, w których pilot może odmówić wykonywania pilotażu.

## **R o z d z i a ł VII**

### **Wypadki żeglugowe**

Art. 49. 1. Wypadkami żeglugowymi w rozumieniu niniejszej ustawy są zdarzenia związane z ruchem lub postojem statku, w wyniku których nastąpiło uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, albo nastąpiło uszkodzenie mienia lub nie dające się natychmiast usunąć zakłócenie ruchu żeglugowego.

2. W szczególności do wypadków żeglugowych zalicza się:

- 1) utonięcie pasażera lub członka załogi,
- 2) zatonięcie statku,
- 3) zderzenie się statków,
- 4) pożar lub wybuch na statku,
- 5) uszkodzenie statku wskutek wejścia na mieliznę lub przeszkodę podwodną,
- 6) uszkodzenie przez statek budowli wodnej, mostu lub przewodów krzyżujących się z drogą wodną,
- 7) nadzwyczajne zagrożenie środowiska.

Art. 50. 1. W razie zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku podejmuje niezwłocznie wszelkie działania zmierzające do ratowania ludzi i mienia oraz do zminimalizowania rozmiarów szkody.

2. Kierownicy statków znajdujących się w pobliżu miejsca wypadku żeglugowego obowiązani są do udzielenia pomocy w działaniach, o których mowa w ust. 1.

Art. 51. 1. O zaistnieniu wypadku żeglugowego, kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić właściwego terytorialnie kierownika urzędu żeglugi śródlądowej i postępować stosownie do otrzymanych poleceń.

2. W razie ciężkiego uszkodzenia ciała, śmierci człowieka wybuchu lub pożaru na statku, zatonięcia statku bądź zniszczenia mienia znacznej wartości, kierownik statku zawiadamia także Policję oraz prokuratora.

3. W razie nadzwyczajnego zanieczyszczenia środowiska w wyniku wypadku żeglugowego kierownik statku zawiadamia o tym fakcie wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, alarmując jednocześnie służby ratownicze właściwej terenowo jednostki Państwowej Straży Pożarnej.

4. Fakt zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku odnotowuje w dzienniku pokładowym z podaniem daty, godziny, miejsca, okoliczności i rodzaju wypadku oraz zabezpiecza ślady i dowody w sprawie.

Art. 52. 1. Kierownik urzędu żeglugi śródlądowej po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku żeglugowym przeprowadza niezwłocznie dochodzenie w celu ustalenia okoliczności, przyczyn i rozmiarów szkody.

2. W dochodzeniu, o którym mowa w ust. 1, może uczestniczyć przedstawiciel armatora i administracji drogi wodnej.

Art. 53. 1. Wypadki żeglugowe rozpoznają komisje ds. wypadków żeglugowych, działające przy terenowych organach administracji żeglugi śródlądowej, które zapewniają ich obsługę administracyjną i ponoszą koszty działania tych komisji.

2. Komisja do spraw wypadków żeglugowych rozpoznaje wypadek na wniosek kierownika urzędu żeglugi śródlądowej prowadzącego dochodzenie, po przedstawieniu akt z tego dochodzenia.

3. Komisja do spraw wypadków żeglugowych rozpoznaje sprawę w składzie trzyosobowym w obecności pełnomocnika armatora.

4. Członków komisji do spraw wypadków żeglugowych powołuje na okres trzech lat minister właściwy do spraw transportu spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie zagadnień występujących przy wypadkach żeglugowych.

5. Członkom komisji do spraw wypadków żeglugowych, za każde posiedzenie dla rozpoznania sprawy przysługuje wynagrodzenie.

Art. 54. 1. Komisja do spraw wypadków żeglugowych po rozpoznaniu wypadku żeglugowego wydaje postanowienie zawierające: ustalenie czasu, miejsca, rodzaju i następstw wypadku żeglugowego, dokładne ustalenie przyczyn wypadku ze wskazaniem - o ile to możliwe - osób winnych spowodowania wypadku.

2. Od postanowienia, o którym mowa w ust.1, służy odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 55. 1. W razie stwierdzenia naruszenia przepisów żeglugowych lub przepisów dotyczących obsługi maszyn albo urządzeń statku, które stworzyło zagrożenie wypadkiem żeglugowym, sprawcy tego zagrożenia udziela się ostrzeżenia o grożącym zawieszeniu uprawnień zawodowych, wynikających z posiadanego dokumentu kwalifikacyjnego.

2. W razie spowodowania w ciągu 12 miesięcy od udzielenia ostrzeżenia, ponownego naruszenia przepisów, sprawcy zagrożenia zawiesza się uprawnienia na okres do 12 miesięcy.

3. Członkowi załogi statku, który spowodował wypadek lub przyczynił się do jego powstania przez naruszenie obowiązujących przepisów lub przez rażące zaniedbanie swoich obowiązków zawiesza się uprawnienia wynikające z dokumentu kwalifikacyjnego na okres do 12 miesięcy, warunkując ich przywrócenie złożeniem egzaminu sprawdzającego.

4. Jeżeli w wyniku wypadku żeglugowego nastąpiła śmierć człowieka lub znaczna szkoda, sprawca wypadku może być pozbawiony uprawnień zawodowych wynikających z posiadanego dokumentu kwalifikacyjnego na zawsze.

5. O ostrzeżeniu, zawieszeniu lub pozbawieniu uprawnień zawodowych orzeka kierownik urzędu żeglugi śródlądowej na mocy decyzji administracyjnej na podstawie wniosków komisji z rozpoznania sprawy wypadku żeglugowego.

Art. 56. Do dochodzenia, o którym mowa w art. 52 ust. 1, i rozpoznawania wypadków żeglugowych stosuje się przepisy kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 57. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowy tryb postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi, mając na uwadze w szczególności kwalifikację wypadków, o których mowa w art. 49 ust. 2, obowiązki kierownika statku, zmierzające do ratowania ludzi i mienia oraz do zminimalizowania rozmiarów szkody, tryb pracy komisji do spraw wypadków żeglugowych i liczbę jej członków przy poszczególnych urządach żeglugi śródlądowej, a także wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w art. 53 ust. 5.

## **R o z d z i a ł VIII**

### **Przepisy karne**

Art. 58. Kto:

- 1) dokonuje przewozu ładunków niezgodnie z dokumentami przewozowymi,
- 2) wykonuje przewozy obcym statkiem niezgodnie z postanowieniami umów międzynarodowych albo pozwoleń na przewozy,
- 3) uprawia żeglugę statkiem obcym bez wymaganego pozwolenia,
- 4) nie dopełnia obowiązku złożenia formularza ewidencyjnego,
- 5) wykonuje zarobkowy przewóz towarów statkami o ładowności większej niż 200 ton bez spełnienia wymogu zdolności zawodowej podlega karze grzywny.

Art. 59. Kto wykracza przeciw obowiązkowi:

- 1) wpisu statku do rejestru,
  - 2) dokonania pomiaru statku
- podlega karze grzywny.

Art. 60. Kto uprawia żeglugę statkiem bez ważnego świadectwa zdolności żeglugowej lub jednorazowego zezwolenia podlega karze grzywny.

Art. 61. Kto:

- 1) kieruje statkiem albo zajmuje stanowisko członka załogi statku nie posiadając do tego właściwego dokumentu kwalifikacyjnego,
  - 2) będąc członkiem załogi statku nie posiada dokumentu potwierdzającego warunki zdrowia odpowiednie do zajmowanego stanowiska,
  - 3) nie posiada dokumentu żeglarskiego
- podlega karze grzywny.

Art. 62. Kto wykracza przeciw przepisom w zakresie:

- 1) ruchu i sygnalizacji na śródlądowych drogach wodnych,



- 2) oznakowania, wyposażenia i dokumentów statków,
  - 3) warunków ruchu i postoju statków w portach i na zimowiskach,
  - 4) składu załogi statku i norm czasu pracy,
  - 5) przewozu statkami materiałów niebezpiecznych,
  - 6) pilotażu na śródlądowych drogach wodnych,
  - 7) warunków sanitarnych na statkach,
  - 8) warunków bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach,
  - 9) ochrony środowiska
- podlega karze grzywny.

Art. 63. Orzekanie w sprawach określonych w art. 58 - 62 następuje na podstawie przepisów prawa o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

## **R o z d z i a ł IX**

### **Zmiany w przepisach obowiązujących**

Art. 64. W ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. Nr 25, poz. 113 i Nr 137, poz. 639, z 1997 r. Nr 106, poz. 680, Nr 121, poz. 769 i 770 i Nr 160, poz. 1078 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668) w art. 53 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

- „2. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, kwalifikacje, o których mowa w ust. 1, sposób ich uzyskiwania, wynikające z nich uprawnienia, zasady nadawania, zawieszania i cofania tych uprawnień, wzory dokumentów stwierdzających kwalifikacje oraz zasady bezpieczeństwa dotyczące uprawiania:
- 1) alpinizmu,
  - 2) sportów motorowych,
  - 3) żeglarstwa,
  - 4) pletwonurkowania,
  - 5) sportów lotniczych,
  - 6) dalekowschodnich sportów i sztuk walki oraz kick-boxingu,
  - 7) sportów o charakterze strzeleckim i obronnym, kierując się w szczególności ich specyfiką.
3. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, organy właściwe do rejestracji statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych sposób rejestracji i zwolnienia z rejestracji, tryb postępowania, wzory dokumentów rejestracyjnych, oraz sposób ich oznakowania kierując się zasadami obowiązującymi w przepisach międzynarodowych.”

Art. 65. W ustawie z dnia 24 października 1974 r. - Prawo wodne (Dz.U. Nr 38, poz. 230, z 1975 r. Nr 17, poz. 94, z 1980 r. Nr 3, poz. 6, z 1983 r. Nr 44, poz. 201, z 1989 r. Nr 26, poz. 139, Nr 35, poz. 192, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, Nr 39, poz. 222, z 1991 r. Nr 32, poz. 131, Nr 77, poz. 335, z 1993 r. Nr 40, poz. 183, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 47, poz. 243, Nr 141, poz. 692, z 1996 r. Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 47, poz. 299, Nr 88, poz. 554, Nr 133, poz. 885, z 1998 r. Nr 106, poz. 668) w art. 19 ust. 1 pkt 4 skreśla się wyrazy „oraz zasady określania klas tych wód”.

Art. 66. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 1999 r. Nr 82, poz. 928) w art.27 ust.3 wyrazy „inspektoraty żeglugi śródlądowej” zastępuje się wyrazami „urzędy żeglugi śródlądowej”.

Art. 67. W ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz.U. Nr 91, poz. 577 i z 1999 r. Nr 70, poz.778) pkt 12 załącznika otrzymuje brzmienie:  
„12) Kierownicy urzędów żeglugi śródlądowej”.

## **R o z d z i a ł X**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

Art. 68. 1. Działające do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy inspektoraty żeglugi śródlądowej z dniem wejścia w życie ustawy stają się urzędami żeglugi śródlądowej.

2. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pracownicy inspektoratów żeglugi śródlądowej stają się pracownikami urzędów żeglugi śródlądowej.

Art. 69. 1. Dokumenty kwalifikacyjne i żeglarskie załogi, rejestracyjne statków, świadectwa zdolności żeglugowej oraz świadectwa pomiarowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność do czasu ich wymiany w zakresie na jaki zostały wydane. Za wymianę dokumentów pobiera się opłaty.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i terminy wymiany dokumentów, o których mowa w ust.1, oraz wysokość opłat za wymianę tych dokumentów, uwzględniając przy ustalaniu wysokości tych opłat, zakres czynności wymaganych do sprawnego dokonania wymiany.

Art. 70. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy wszczętych przed jej wejściem w życie, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 71. 1. Traci moc ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182, z 1960 r. Nr 29, poz.163, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 35, poz.192 i z 1997 r. Nr 141, poz. 943 ).

2. Do czasu wydania przepisów wykonawczych przewidzianych w ustawie, nie dłużej jednak niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia jej w życie, zachowują moc dotychczasowe przepisy wykonawcze o ile nie są sprzeczne z niniejszą ustawą.

Art. 72. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## Uzasadnienie

Zasadniczą przesłanką nakazującą prace nad projektem nowej ustawy o żegludze śródlądowej jest fakt, iż regulacja zawarta w obowiązującej ustawie z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 1952 r. Nr.26, poz. 182 z późn. zm.) nie odpowiada współczesnym stosunkom występującym w żegludze śródlądowej. Ponadto przyjęcie statusu państwa stowarzyszonego z Unią Europejską nakłada na Polskę szereg obowiązków związanych z adaptacją polskiego prawa do standardów zachodnioeuropejskich.

W rozdziale I - Przepisy ogólne, ustala się zakres regulacji projektu ustawy stanowiąc, że będzie miała ona zastosowanie do śródlądowych dróg wodnych. Zważywszy jednak, że na terenie Polski uprawiana jest także żegluga na zamkniętych zbiornikach wodnych, nie mających statusu śródlądowych dróg wodnych - projekt ustawy przewiduje zastosowanie jej przepisów do statków eksploatowanych na takich akwenach. Takie rozwiązanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i wypełnia luką prawną. Projekt precyzyjnie definiuje pojęcie statku, wymieniając osiem rodzajów w zależności od ich przeznaczenia. Istotnym novum z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi jest zdefiniowanie pojęcia statku o napędzie mechanicznym i odejście od terminu "statek z silnikiem nie wbudowanym na stałe". Rozwój techniki żeglugowej spowodował, iż termin ten stał się anachronizmem, a aktualnie stosowane rozwiązania techniczne przewidujące m.in. umieszczanie silników na zewnątrz kadłuba - nakazują traktować takie konstrukcje jak statki o napędzie mechanicznym.

Rozdział II określa *expressis verbis* organy administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencje stanowiąc, że są nimi jednoosobowo kierownicy urzędów żeglugi śródlądowej.

W aktualnym stanie prawnym, stosownie do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr 7, poz.37) terenowymi władzami żeglugowymi są Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej w: Bydgoszczy, Gdańsku, Giżycku, Kędzierzynie-Koźlu, Krakowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu.

Projekt ustawy określa także zakres właściwości rzeczowej organów administracji żeglugi śródlądowej upoważniając ministra właściwego do spraw transportu do tworzenia i znoszenia urzędów żeglugi śródlądowej oraz do określenia terytorialnego zakresu działania. Nazwa urząd żeglugi śródlądowej w miejsce nazwy inspektorat żeglugi

śródlądowej jest bardziej adekwatna do organu administracji rządowej, zwłaszcza, że na śródlądowych drogach wodnych działają inspektoraty eksploatacji rzek.

Projekt nie przesądza o ilości urzędów żeglugi śródlądowej przy czym zasadnym wydaje się utworzenie urzędów, w ilości odpowiadającej inspektoratom żeglugi śródlądowej. Realizacja kompetencji powierzonych urzędom żeglugi śródlądowej wymaga aby, niektórzy pracownicy w czasie wykonywania obowiązków służbowych występowali w umundurowaniu, a statki inspekcyjne były oznakowane i podnosiły flagę służbową. Projekt ustawy normuje także zakres uprawnień i obowiązków służbowych inspektorów urzędów żeglugi śródlądowej wykonujących czynności kontrolne.

Rozdział III - określając warunki uprawiania żeglugi, stanowi iż obce statki mogą uprawiać żeglugę na warunkach określonych w umowach międzynarodowych zawartych przez Polskę. Przyjęte rozwiązanie nawiązuje zarówno do obowiązujących umów dwustronnych o żegludze śródlądowej zawartych z Holandią, Republiką Federalną Niemiec i Luksemburgiem, jak i do zaawansowanego procesu negocjacji umowy wielostronnej z Unią Europejską - zezwalającej na uprawianie żeglugi na polskich śródlądowych drogach wodnych przez statki państw - członków UE. Art.13 ust.2 wprawdzie nie jest w pełni zgodny z postanowieniami Rozporządzenia Rady 392/91/EW z dnia 16.12.1991 r. ustalającymi warunki transportu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi przez przewoźników zagranicznych w Państwach Członkowskich - należy jednak uwzględnić fakt, że Polska nie jest jeszcze państwem członkowskim. Z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa na podstawie traktatu akcesyjnego - mającego charakter umowy międzynarodowej, przepis art. 13 ust.2 będzie nadal aktualny, gdyż powołane wyżej rozporządzenie Rady 392/91/EW będzie miało w Polsce moc obowiązującą. Zostanie tym samym wypełniona treść art.13 ust.2, że statki obce mogą uprawiać żeglugę na warunkach i w zakresie określonym w umowach międzynarodowych, ze swobodą kabotażu na polskich śródlądowych drogach wodnych włącznie.

Projekt ustawy dopuszcza także żeglugę statków państw, z którymi brak jest odpowiednich umów - określając w art. 13 ust. 3-6 warunki dopuszczenia takich statków do żeglugi, a także przesłanki na podstawie, których można udzielić odmowy żeglugi po polskich wodach.

Projekt uwzględniając postanowienia Dyrektywy Rady 80/1119/EWG z dnia 17 listopada 1980 r. w sprawie zestawień statystycznych dotyczących przewozu towarów wodami śródlądowymi - wprowadza obowiązek składania przez kierowników statków informacji w formie formularzy ewidencyjnych, po zakończeniu każdej podróży (art. 14).

Przepisy art. 15 są transformacją postanowień Dyrektywy Rady Nr 87/540/EWG z dnia 9 listopada 1987 r. w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych regulującej dostęp do wykonywania zawodu przewoźnika.

Stosownie do postanowień cyt. dyrektywy - projekt ustawy nakłada - na podmioty wykonujące działalność zarobkowego przewozu towarów statkami o ładowności większej niż 200 ton - obowiązek spełnienia wymogu zdolności zawodowej, określając istotę i drogę uzyskania zdolności zawodowej. Przepisy art.15 ust.8 i 9 jednoznacznie normują uznawanie zaświadczeń o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej, wydanych zgodnie z prawem Unii Europejskiej.<sup>1</sup>

W rozdziale IV nakładającym obowiązek wpisu do rejestru polskich statków żeglugi śródlądowej uwzględnione zostały liczne postulaty środowisk żeglarskich o wyłączenie najliczniejszej grupy statków używanych do celów sportowych i rekreacyjnych z obowiązku wpisu do rejestru (art. 16 ust. 2) i poddanie ich w tym zakresie regulacji przewidzianej w art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 28 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. Nr 25, poz. 113 z późn. zm.). Zgodnie z rozwiązaniem proponowanym w art. 64 projektu, statki sportowe i rekreacyjne wymienione w art. 16 ust. 2 będą rejestrowane i poddane nadzorowi technicznemu organów określonych przez Radę Ministrów, przy czym zakłada się, że będą to związki sportowe o zasięgu krajowym.

Projekt ustawy dopuszcza możliwość czasowego wpisania do rejestru statku obcego na warunkach określonych w art. 16 ust. 3. Rozwiązanie to uwzględnia liczne wnioski polskich armatorów, którzy coraz częściej czarterują obce statki.

Projekt ustawy w art. 17-20 reguluje tryb prowadzenia rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej wskazując m.in. organy rejestrowe, określając dane podlegające wpisaniu do rejestru i okoliczności wykreślenia statku z rejestru zawierając jednocześnie upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wzorów ksiąg rejestrowych, dokumentu rejestracyjnego i szczegółowego trybu postępowania związanego z wpisem do rejestru łącznie z wysokością opłat związanych z rejestrem.

Art. 23 regulując zagadnienia pomierzenia statków nawiązują do postanowień Konwencji o pomierzeniu statków żeglugi śródlądowej sporządzonej w Genewie 15 lutego 1966 r. W związku z powyższym, projekt określa statki podlegające obowiązkowi

pomiarowemu, organy pomiarowe, termin ważności świadectwa pomiarowego upoważniając ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów szczegółowych o sposobie pomierzenia i trybie postępowania pomiarowego oraz do określenia wzoru świadectw pomiarowych i wysokości opłat pomiarowych (art. 24,25). Zważywszy, że przepisy o pomierzeniu są przepisami bardzo szczegółowymi o charakterze stricte technicznym i jednocześnie bardzo obszernym, przyjęte rozwiązanie jest optymalne.

Rozdział V reguluje całokształt zagadnień rzutujących na bezpieczeństwo statków na śródlądowych drogach wodnych, a mianowicie: sprawy technicznego bezpieczeństwa, składu i kwalifikacji załóg, dokumentów żeglarskich członków załóg oraz zagadnienia utrzymania śródlądowych dróg wodnych. Art. 27-33 normując kwestie wymogów w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nakładają obowiązek poddania statku nadzorowi polskiej instytucji klasyfikacyjnej i określają dokument, tj. świadectwo zdolności żeglugowej warunkujące dopuszczenie statku do żeglugi. Cyt. przepisy regulują także warunki uzyskania świadectwa zdolności żeglugowej i określają okoliczności, w których odmawia się wydania tego dokumentu oraz tryb odmowy, a także określają sytuacje powodujące utratę ważności świadectw zdolności żeglugowej. Projekt w art. 27 ust. 3 upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wyłączenia spod nadzoru Polskiego Rejestru Statków, statków sportowych i rekreacyjnych posiadających znak CE zgodnie z dyrektywą 94/25/EC Parlamentu Europejskiego i Rady Europy. Przesłanką uzasadniającą powyższe rozwiązanie jest fakt, że posiadanie znaku zgodności CE dowodzi, statki odpowiadają wymogom w zakresie konstrukcji, stateczności, ochrony przeciwpożarowej określonym w powołanej rezolucji. Fakt ten uzasadnia możliwość zwolnienia z obowiązku nadzoru PRS i poprzestanie na oględzinach tych statków w trybie określonym przez ministra. W odniesieniu do statków wymienionych w art. 27 ust. 3 przesłankami uzasadniającymi wyłączenie spod nadzoru PRS jest prostota konstrukcji.

Uwzględniając postanowienia obowiązujących w Unii Europejskiej przepisów o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej, projekt ustawy zakłada, że przepisu o dopuszczeniu statku do żeglugi nie stosuje się do statków spełniających wymagania określone w Konwencji o żegludze na Renie (art.28 ust.4 pkt 3). Ponadto na mocy art.28 ust.6 projekt reguluje procedurę uznawania świadectw zdolności żeglugowej wydane zgodnie z postanowieniami Dyrektywy Rady 76/135/EWG stanowiąc, że uznania dokonuje minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia. Inne postanowienia tej dyrektywy dot. m.in. terminów, na jakie wydaje się świadectwa zawierają art.28 ust.5 i art.33.

Art. 34-36 nawiązują do postanowień dyrektywy 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych certyfikatów kierowników statków dla transportu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi we Wspólnocie. Zgodnie z powyższym projekt ustawy stanowi, że kwalifikacje niezbędne do kierowania statkiem potwierdza patent żeglarski wydany przez terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej. Zgodnie z postanowieniami dyrektywy patent żeglarski wydaje się na określone drogi wodne, po nabyciu praktyki pływania i złożeniu egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy. Projekt dodatkowo uzależnia uzyskanie patentu żeglarskiego od posiadania stanu zdrowia odpowiedniego do pracy na statkach. Podobne wymagania projekt przewiduje do uzyskania patentu mechanika statkowego i świadectw uprawniających do zajmowania innych stanowisk na statku jak np. starszego marynarza, bosmana czy sternika, upoważniając ministra właściwego do spraw transportu do określenia m.in. wykazu stanowisk na statkach, rodzaju i wzorów patentów i świadectw oraz szczegółowego trybu ich przyznawania.

Art.34 ust.5 normuje zagadnienia uznawania krajowych patentów na prowadzenie statków żeglugi śródlądowej, stosownie do postanowień Dyrektywy Rady (EWG) Nr 91/672 z dnia 16.12.1991 r.

Projekt zawiera także istotną regulację sprawy dokumentów żeglarskich (art. 37-40). W myśl projektu dokumenty żeglarskie tj. książeczka żeglarska i książeczka pracy wydawane przez terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej - są podstawowymi dokumentami stwierdzającymi przebieg praktyki zawodowej na statkach żeglugi śródlądowej, od której uzależnione jest m.in. uzyskiwanie wyższych kwalifikacji. Projekt reguluje tryb wydawania tych dokumentów łącznie z określeniem okoliczności uzasadniających odmowę ich wydania lub unieważnienia.

Przepisy art. 42 zawierają bardzo istotne dla bezpieczeństwa żeglugi regulacje dot. utrzymywania śródlądowych dróg wodnych i wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za oznakowanie budowli i urządzeń krzyżujących się drogą wodną. Projekt ustawy dokonuje podziału śródlądowych dróg wodnych na drogi o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym oraz określa kryteria, wg których dokonuje się podziału śródlądowych dróg wodnych na klasy (art. 41). Przepisy art. 42 są transformacją na normy prawa wewnętrznego postanowień rezolucji nr 30 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ z dnia 12 października 1992 r. o klasyfikacji europejskich dróg wodnych. Postanowienia tej rezolucji są powszechnie obowiązujące w Unii Europejskiej.

Art. 43 zawiera delegację do wydawania przepisów normujących szereg zagadnień związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Takie rozwiązanie pozwoli na nadawanie norm



prawa wewnętrznego aktom UE w zakresie objętym zakresem ustawowego upoważnienia.

Rozdział VI kompleksowo reguluje sprawy pilotażu poprzez wskazanie zakresu obowiązku pilotażu i podmiotów mogących świadczyć usługi w tej mierze, warunków zwolnienia z obowiązku pilotażu oraz uzyskiwania uprawnień pilotowych. Przepisy rozdziału VI normują także relacje pomiędzy pilotem, a kierownikiem pilotowanego statku oraz odpowiedzialność pilota i sankcje grożące pilotowi za rażące naruszenie przepisów żeglugowych.

Projekt ustawy w rozdziale VII reguluje sprawę wypadków żeglugowych poprzez:

- zdefiniowanie wypadku żeglugowego,
- nałożenia na kierownika statku, który uległ wypadkowi niezwłocznego zawiadomienia urzędu żeglugi śródlądowej o zaistniałym wypadku,
- rozwiązanie, iż wypadki żeglugowe rozpoznają komisje ds. wypadków żeglugowych działające przy terenowych organach administracji żeglugi śródlądowej.

Przyjęte rozwiązanie pozwoli na bardziej wszechstronne i wnikliwe przeanalizowanie całości zebranego materiału dowodowego i obiektywne ustalenie przyczyn, okoliczności i winnych spowodowania wypadku.

W rozdziale IX proponuje się dokonanie zmian w obowiązujących przepisach:

- 1) zmiana w ustawie o kulturze fizycznej (art. 64) podyktowana jest potrzebą ustalenia jednoznacznej delegacji dla Rady Ministrów umożliwiającej wydanie rozporządzenia określającego organy właściwe do sprawowania nadzoru technicznego i rejestracji, sposobu rejestracji i zwolnienia z rejestracji, trybu postępowania, wzorów dokumentów rejestracyjnych, wymagań bezpieczeństwa oraz sposobu oznakowania statków używanych do celów sportowych i rekreacyjnych,
- 2) w ustawie - Prawo wodne - będących konsekwencją regulacji zawartych w art. 41, a zwłaszcza ust. 3 upoważniającego Radę Ministrów do dokonania m.in. podziału śródlądowych dróg wodnych na klasy.

Uchwalenie ustawy nie spowoduje dodatkowych wydatków budżetu Państwa.



KOMITET INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

p.o. SEKRETARZA

*Paweł Samecki*

Sekr. Min. PS / 295 / 2000/DHP - dw

Warszawa, 25.01.2000

**Pan  
Aleksander Proksa  
Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia o zgodności projektu ustawy o żegludze śródlądowej, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), wyrażona przez p. o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Pawła Sameckiego działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.**

*Szanowny Panie Ministrze,*

W związku z przedłożonym projektem ustawy o żegludze śródlądowej (pismo nr RM-10-176-99, NOWY TEKST), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy o żegludze śródlądowej reguluje zagadnienia związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, a w szczególności w zakresie: organów administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencji, warunków uprawiania żeglugi, rejestru administracyjnego i pomierzania statków, klasyfikacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych, pilotażu, wypadków żeglugowych oraz bezpieczeństwa żeglugi obejmującego: budowę statku, jego stałe urządzenia i wyposażenie, kwalifikacje i skład załogi.
- II. W prawie Unii Europejskiej zagadnienia będące przedmiotem projektowanej ustawy o żegludze śródlądowej są uregulowane w Traktacie Ustanawiającym Wspólnotę Europejską (TWE) oraz w aktach prawa pochodnego. Zgodnie z art. 3 pkt f TWE działalność Wspólnoty obejmuje m.in. wspólną politykę w dziedzinie transportu.

GAB Szefowe  
SEKRETARZA RADI MINISTRÓW  
przepisy wspólnotowego prawa pierwotnego, dotyczące wspólnej polityki w zakresie transportu, znajdują się w Tytule V TWE.

GAP 3047200

URZĄD KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
Al. Ujazdowskie 9, 00-918 Warszawa tel. 694-75-42, fax 625-03-80

III. W dziedzinie prawa żeglugi śródlądowej Wspólnota Europejska przyjęła również szereg aktów prawa pochodnego. W szczególności, następujące akty prawa wspólnotowego powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w omawianym projekcie ustawy o żegludze śródlądowej:

- Dyrektywa Rady 76/135/EWG z 20 stycznia 1976 r. o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. WE nr L 21, 29.01.76),
- Dyrektywa Rady 80/1119/EWG z 17 listopada 1980 r. w sprawie sporządzania statystyk dotyczących transportu towarowego po wodnych drogach śródlądowych (Dz. Urz. WE nr L 339, 15.12.80),
- Dyrektywa Rady 82/714/EWG z 4 października 1982 r. o wymaganiach technicznych statków przeznaczonych do żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE nr L 301, 28.10.82),
- Dyrektywa Rady 87/540/EWG w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych (Dz. Urz. WE nr L 322, 12.11.1987),
- Dyrektywa Rady 91/672/EWG dotycząca wzajemnego uznawania krajowych patentów na prowadzenie statków żeglugi śródlądowej przewożących towary i osoby (Dz. Urz. WE nr L 373, 31.12.1991),
- Rozporządzenie Rady 3921/91/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. ustalające warunki transportu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi przez przewoźników zagranicznych w Państwach Członkowskich (Dz. Urz. WE nr L 373, 31.12.1991),
- Dyrektywa Rady 94/57/WE z 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych zasad i norm dotyczących organizacji ds. inspekcji i nadzoru nad statkami oraz odpowiednich działań administracji morskiej (Dz. Urz. WE nr 319, 12.12.1994) oraz
- Dyrektywa Rady 96/50 /WE z 23 lipca 1996 r. o harmonizacji warunków uzyskania krajowych patentów żeglarskich na przewóz towarów i pasażerów w żegludze śródlądowej wewnątrz Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 235, 17.09.96).

IV. Projektowana ustawa o żegludze śródlądowej ma charakter systemowy. Powoduje to, iż regulacja określonych zagadnień została przeniesiona na poziom innych ustaw i rozporządzeń wykonawczych. Dokonując oceny zgodności projektowanej ustawy z prawem Unii Europejskiej należy ocenić, czy regulacje projektowanej ustawy nie zawierają sprzeczności z prawem Unii Europejskiej oraz czy upoważnienia ustawowe zawarte w projektowanej ustawie pozwalają na prawidłową transpozycję *acquis communautaire* w zakresie żeglugi śródlądowej do prawa polskiego.

Należy mieć przy tym na uwadze fakt, iż aby można mówić o prawidłowej implementacji dyrektyw konieczne jest podjęcie przez Państwo Członkowskie działań umożliwiających zapewnienie realnego charakteru wprowadzenia normy wspólnotowej w życie. Trybunał Sprawiedliwości często podkreślał, że Państwa Członkowskie przy transpozycji dyrektyw muszą stosować formy, metody i procedury wykonania ich treści i zabezpieczenia ich przestrzegania przy pomocy środków równoważnych środkom gwarantującym wykonywanie norm krajowych. W orzeczeniu *Public Prosecutor p. J.N. Royer* z dnia 8 kwietnia 1976 r. (Sprawa nr 48/75, ECR 1976) Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, iż Państwo Członkowskie musi „posłużyć się takim instrumentarium, które zapewnia praktyczną skuteczność dyrektywie i jest właściwe z punktu widzenia celu, który ona ustala”.

V. Dyrektywa Rady 76/135/EWG z 20 stycznia 1976 r. o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej stanowi, iż Państwa Członkowskie powinny ustanowić procedury wydania świadectw zdolności żeglugowej. Zgodnie z art. 3 Dyrektywy Rady 76/135/EWG Państwo Członkowskie powinno uznawać świadectwa zdolności żeglugowej wydane przez inne Państwo Członkowskie na tej samej podstawie, jak gdyby to świadectwo zdolności żeglugowej wydało państwo uznające. Statki, które spełniają warunki określone w Rozporządzeniu w sprawie kontroli żeglugi po Renie, są dopuszczone do żeglugi na wszystkich wodach wewnętrznych we Wspólnocie. Specjalne warunki dla transportu niebezpiecznych towarów uznaje się za spełnione na wodach w całej Wspólnocie, jeżeli statek spełnia warunki ustanowione w Porozumieniu w sprawie przewozu po Renie niebezpiecznych substancji (ADNR).

Zgodnie z art. 4 Dyrektywy Rady 76/135/EWG każde Państwo Członkowskie może odwołać wystawione przez siebie świadectwa zdolności żeglugowej. Każde Państwo

Członkowskie może również w przypadku stwierdzenia podczas kontroli, że statek znajduje się w stanie, który stanowi zagrożenie dla otoczenia, odmówić wydania zgody na dalszą żeglugę do czasu usunięcia usterek. Może to uczynić także wówczas, gdy statek lub jego wyposażenie podczas kontroli nie spełnia wymogów, które wyszczególnione są w świadectwie zdolności żeglugowej statku lub ewentualnie w odpowiednich dokumentach. Państwo Członkowskie, które zarządziło przerwanie żeglugi statku albo przerwę taką zamierza zarządzić, powinno powiadomić władze państwa, w którym zostało wystawione świadectwo zdolności żeglugowej o przyczynach tych działań. Każde zarządzenie o przerwaniu żeglugi statku wydane na podstawie powyższych przepisów powinno być szczegółowo uzasadnione. Zarządzenie powinno być doręczone uczestnikom postępowania wraz z pouczeniem o przysługującym na podstawie przepisów krajowych środkach zaskarżenia i terminach na ich wniesienie.

W załączniku do Dyrektywy Rady 76/135/EWG zostały określone wymagania minimalne, które powinny zawierać świadectwa zdolności żeglugowej.

Dyrektywa Rady 82/714/EWG z 4 października 1982 r. o wymaganiach technicznych statków przeznaczonych do żeglugi śródlądowej ustala wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. Drogi wodne Wspólnoty zostały podzielone na strefy w zależności od bezpieczeństwa. Okres ważności certyfikatu Wspólnoty określają w każdym poszczególnym przypadku władze upoważnione do wydania tych certyfikatów. Okres ten nie może być dłuższy niż 10 lat.

- VI. Zgodnie z art. 28 ust. 6 projektowanej ustawy o żegludze śródlądowej uznaje się świadectwa zdolności żeglugowej obcych statków wydane zgodnie z postanowieniami obowiązujących w Unii Europejskiej przepisów o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej – przez państwa określone przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

W projektowanej ustawie nie ustanawia się procedury uznawania ani też nie odwołuje się do innych uregulowań prawnych, które powodowałyby, iż przepis przewidujący uznawanie świadectw zdolności żeglugowej wydanych zgodnie z postanowieniami obowiązujących w Unii Europejskiej przepisów o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej mógłby być faktycznie wykonywany.

Art. 28 ust. 2 projektowanej ustawy przewiduje, iż dla statków używanych do przewozu towarów o nośności 15 ton i większej, do przewozu więcej niż 12 osób oraz dla statków przeznaczonych do holowania lub pchania – wydaje się świadectwa zdolności żeglugowej odpowiadające wymaganiom przepisów obowiązujących we Wspólnotach Europejskich, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 33 ustawy. Art. 33 projektowanej ustawy stanowi, iż minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory świadectw zdolności żeglugowej i terminy na jakie się je wydaje w zależności od rodzajów statków, tryb ich wydawania, przedłużania i cofania, a także wysokości opłat, mając na względzie obowiązujące w tym zakresie przepisy Unii Europejskiej. Te postanowienia są zgodne z postanowieniami Dyrektywy Rady 76/135/EWG.

VII. Rozporządzenie Rady 3921/91/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. ustalające warunki transportu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi przez przewoźników zagranicznych w Państwach Członkowskich stanowi, iż jakikolwiek przewoźnik towarów lub pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi będzie mógł wykonywać zawodowo krajowy transport towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi w Państwie Członkowskim, w którym nie posiada siedziby, zwany dalej „kobotażem”, jeżeli posiada siedzibę w Państwie Członkowskim zgodnie z jego prawodawstwem i jeśli jest tam stosownie upoważniony do wykonywania międzynarodowego transportu towarów albo osób drogami śródlądowymi. Jeśli spełnia takie warunki to może tymczasowo wykonywać kobotaż w innym Państwie Członkowskim bez konieczności ustanawiania siedziby lub przedstawicielstwa. Wykonywanie działalności kobotażowej powinno być uregulowane przepisami prawnymi i administracyjnymi w państwie przyjmującym wydanymi zgodnie z zasadami wspólnotowymi w następujących obszarach: stawki i warunki umów transportowych oraz procedury czarterowania i operacyjne, wymogi techniczne statków (wymogami technicznymi, które muszą być spełnione przez statki używane do prowadzenia działalności kobotażowej, będą wymogi nałożone na statki uprawnione do prowadzenia międzynarodowej działalności transportowej), przepisy nawigacyjne i policyjne, czas pływania i okresy odpoczynku załóg, VAT. Powyższe przepisy muszą być stosowane do przewoźników zagranicznych na tych samych zasadach jakie nałożone są na własnych obywateli

Państwa Członkowskiego, bez jakichkolwiek dyskryminacji.

- VIII. Zgodnie z art. 13 ust. 2 projektowanej ustawy żegluga na polskich śródlądowych drogach wodnych mogą uprawiać statki polskie oraz statki obce na warunkach i w zakresie określonym w umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z państwem przynależności statku. W wypadku braku umów międzynarodowych statki obce mogą uprawiać żegluga na polskich śródlądowych drogach wodnych po uzyskaniu pozwolenia. Jest to regulacja, która nie jest w pełni zgodna z postanowieniami Rozporządzenia Rady 3921/91/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. ustalającego warunki transportu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi przez przewoźników zagranicznych w Państwach Członkowskich. W projektowanej ustawie brak bowiem postanowień zapewniających swobodę kabotażu na polskich drogach śródlądowych dla przewoźników z Państw Członkowskich.
- IX. Dyrektywa Rady 87/540/EWG w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych określa warunki przyznania uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika towarów drogą wodną w transporcie krajowym i międzynarodowym. Zgodnie z art. 3 Dyrektywy Rady 87/540/EWG osoby fizyczne lub przedsiębiorstwa mające zamiar wykonywać zawód przewoźnika towarów drogą wodną muszą spełniać warunek posiadania kwalifikacji zawodowych. Warunek posiadania kwalifikacji zawodowych polega na posiadaniu określonych kwalifikacji zaakceptowanych przez władze lub organ wyznaczony w tym celu przez każde Państwo Członkowskie dotyczących zagadnień wymienionych w załączniku do ww. Dyrektywy. Po sprawdzeniu posiadanej wiedzy właściwe władze wydają stosowny certyfikat. Zgodnie z art. 4 Dyrektywy Rady 87/540/EWG Państwo Członkowskie powinno określić warunki, zgodnie z którymi przedsiębiorstwo może działać na zasadach tymczasowych przez maksymalny okres jednego roku, który może być przedłużony na okres nie więcej niż sześciu miesięcy w specjalnych odpowiednio uzasadnionych przypadkach, w przypadku śmierci, fizycznej lub prawnej niezdolności osoby fizycznej wykonującej zawód przewoźnika lub osoby fizycznej spełniającej przepisy artykułu 3. Zgodnie z art. 6 Państwo Członkowskie musi przedstawić powody każdej decyzji odrzucającej

wniosek o przyznanie uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika towarów drogą wodną. Upoważnione władze powinny cofnąć upoważnienie do wykonywania zawodu przewoźnika towarów drogą wodną, jeżeli uznają, że warunki, które określa artykuł 3 nie są już spełniane, w miarę potrzeby pozostawiając odpowiedni okres czasu na zatrudnienie lub zamianę. Osoby fizyczne i przedsiębiorstwa, o których mowa w Dyrektywie Rady 87/540/EWG powinny mieć możliwość obrony swoich interesów za pomocą odpowiednich środków odnośnie decyzji odrzucającej wniosek o przyznanie uprawnień oraz cofającej decyzję o przyznaniu uprawnień.

Zgodnie z art. 7 Dyrektywy Rady 87/540/EWG Państwa Członkowskie powinny uznawać certyfikaty wydane przez inne Państwo Członkowskie jako wystarczający dowód kwalifikacji zawodowych.

Wiedza, którą należy uwzględnić przy uznawaniu kwalifikacji zawodowych, musi przynajmniej obejmować zagadnienia wymienione w załączniku do Dyrektywy Rady 87/540/EWG, opisane szczegółowo, określone lub zaakceptowane przez upoważnione władze krajowe.

- X. Art. 15 ust. 1 projektowanej ustawy o żegludze śródlądowej stanowi, iż działalność przewoźnika w transporcie krajowym i międzynarodowym w zakresie zarobkowego przewozu towarów statkami żeglugi śródlądowej mogą podejmować przedsiębiorcy, którzy odpowiadają wymogowi zdolności zawodowej, potwierdzonemu zaświadczeniem o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej albo zatrudniają co najmniej jedną osobę posiadającą takie zaświadczenie. Jest to rozwiązanie zgodne z art. 3 Dyrektywy Rady 87/540/EWG.

Art. 15 ust. 8 projektowanej ustawy stanowi, iż uznaje się zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej, zgodnie z postanowieniami przepisów obowiązujących we Wspólnotach Europejskich w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych, wydane przez państwa określone przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

*Prima facie* wydaje się, iż powyższy przepis jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Należy jednak w tym wypadku powtórzyć uwagi, które zostały poczynione w pkt VI niniejszej opinii. W projekcie ustawy nie ma bowiem żadnych



postanowień, które gwarantowałyby faktyczne uznanie wymogu zdolności zawodowej wydane zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Brak jest określenia, który organ w państwie jest odpowiedzialny za uznanie, oraz określenia procedur, według których postępowanie uznaniowe powinno następować.

XI. Dyrektywa Rady 91/672/EWG w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów na prowadzenie statków żeglugi śródlądowej przewożących towary i osoby ustanawia zasady wzajemnego uznawania patentów na prowadzenie statków. Zgodnie z art. 2 tej Dyrektywy patent na prowadzenie statków poruszających się po Renie wydany zgodnie ze znowelizowaną ustawą o żegludze po Renie uprawnia do żeglugi po wszelkich drogach wodnych Wspólnoty. Artykuł 3 Dyrektywy Rady 91/672/EWG stanowi, iż jeszcze ważne patenty na prowadzenie statków wymienione w załączniku I Grupa A są uznawane przez każde Państwo Członkowskie za ważne patenty uprawniające do żeglugi po drogach wodnych wymienionych w załączniku II w taki sposób, jak gdyby patenty te zostały wydane przez samo to Państwo Członkowskie. Jeszcze ważne patenty na prowadzenie statków wymienione w załączniku I Grupa B są wzajemnie uznawane przez te Państwa Członkowskie za ważne patenty uprawniające do żeglugi po wewnętrznych drogach wodnych za wyjątkiem tych, dla których wymagany jest patent uprawniający do żeglugi po Renie albo które wymienione są w załączniku II, w taki sposób jak gdyby patenty te wydane zostały przez same te państwa. Dla uznania przez Państwo Członkowskie patentu na statki wymienione w załączniku I Grupa A lub B mogą być stawiane takie same wymogi dotyczące minimalnego wieku, jakie obowiązują w danym Państwie Członkowskim w przypadku wydawania patentu na prowadzenie statku tej samej grupy. Ww. Dyrektywa nie ogranicza Państw Członkowskich w uprawnieniu do wydania przepisów wprowadzających wymóg wykazania dodatkowych umiejętności do prowadzenia statków przewożących na jego terytorium towary niebezpieczne. Państwa Członkowskie powinny uznać dowód posiadania specjalnych umiejętności określony zgodnie z numerem bocznym 10170 ADNR jako dowód na posiadanie tych umiejętności. Załącznik do Dyrektywy Rady 91/672/EWG zawiera listę krajowych patentów na prowadzenie statków żeglugi śródlądowej w ruchu osobowym i towarowym. Grupę A stanowią patenty na prowadzenie statków po drogach wodnych wymienionych w załączniku II, grupę B patenty na prowadzenie statków po pozostałych drogach wodnych za wyjątkiem rzek

Ren, Lek i Waal.

- XII. Dyrektywa Rady 96/50/WE z 23 lipca 1996 r. o harmonizacji warunków uzyskania krajowych patentów żeglarskich na przewóz towarów i pasażerów w żegludze śródlądowej wewnątrz Wspólnoty określa minimalne wymagania, które muszą być spełnione przez kandydatów na kapitanów statków. W Dyrektywie Rady 96/50/WEG został określony wzór patentu. Licencja na żeglugę po Renie wydana zgodnie ze zmienioną Konwencją o Żegludze po Renie będzie ważna na wszystkich drogach wodnych Wspólnoty.

W celu uzyskania patentu wnioskodawca musi spełniać minimalne wymagania określone w ww. Dyrektywie. Patent powinien stwierdzać, czy kapitan statku posiada patent w grupie A czy w grupie B. Patenty wydawane przez Państwa Członkowskie i spełniające minimalne wymagania powinny być wzajemnie uznawane.

W załączniku określona została wiedza zawodowa wymagana do uzyskania patentu kapitana statku żeglugi śródlądowej na patenty grupy A i na patenty grupy B oraz dodatkowe obowiązkowe tematy w zakresie żeglugi radarowej oraz dodatkowa obowiązkowa wiedza w zakresie transportu pasażerskiego.

- XIII. Powyższym uregulowaniom odpowiadają art. 34 - 36 projektowanej ustawy o żegludze śródlądowej. Art. 34 ust. 5 projektowanej ustawy stanowi, iż uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników obcych statków, wydane zgodnie z postanowieniami obowiązujących we Wspólnotach Europejskich przepisów dotyczących warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów statków do przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi – przez państwa określone przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia oraz wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji o żegludze na Renie.

W projektowanej ustawie brak jest postanowień, które gwarantowałyby faktyczne uznanie dokumentów kwalifikacyjnych kierowników obcych statków. Brak jest bowiem określenia, który organ w państwie jest odpowiedzialny za uznanie, oraz określenia procedur, według których postępowanie uznaniowe powinno następować.

XIV. Dyrektywa Rady 80/1119/EWG z 17 listopada 1980 r. w sprawie sporządzania statystyk dotyczących transportu towarowego po wodnych drogach śródlądowych ustanawia system gromadzenia danych dotyczących zakresu i rozwoju transportu towarowego na wodnych drogach śródlądowych Państw Członkowskich. W Dyrektywie Rady 80/1119/EWG zostały określone dane statystyczne, które powinny być przekazywane Komisji.

XV. Art. 14 projektowanej ustawy o żegludze śródlądowej wprowadza obowiązek składania przez kierowników statków informacji w formie formularzy ewidencyjnych po zakończeniu każdej podróży. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzór formularza ewidencyjnego. Dane, które według upoważnienia ustawowego ma zawierać ten formularz, odpowiadają postanowieniom Dyrektywy 80/1119/EWG.

XVI. Dyrektywa Rady 94/57/WE z 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych zasad i norm dotyczących organizacji ds. inspekcji i nadzoru nad statkami oraz odpowiednich działań administracji morskiej reguluje zagadnienia dotyczące instytucji dokonujących klasyfikacji statków.

W uchwale z dnia 8 czerwca 1993 r. dotyczącej wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu (Dz. Urz. WE nr C 271, 7.10.1993), Rada wyznaczyła jako cel usunięcie z wód Wspólnoty wszystkich statków nie spełniających odnośnych wymogów, a także przyznała priorytet działaniom Wspólnoty zmierzającym do zapewnienia skutecznej realizacji ujednoczonych przepisów prawa międzynarodowego poprzez opracowanie wspólnych norm dotyczących instytucji kwalifikacyjnych. Kontrola nad przestrzeganiem przez statki ujednoczonych norm międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa na morzu i przeciwdziałania zanieczyszczeniu mórz spoczywa na państwach bandery. Państwa bandery odpowiedzialne są za wystawienie międzynarodowych świadectw spełniania wymogów bezpieczeństwa na morzu i zapobieganiu zanieczyszczenia mórz, ustanowionych przez konwencje takie jak Solas 74, Linie Ładunkowe 66 i Marpol 73/78, a także za realizację ich postanowień. W wypadkach, gdy Państwo Członkowskie podejmie w odniesieniu do statków pod jego banderą decyzję o upoważnieniu organizacji do podjęcia się pełnej bądź częściowej inspekcji i nadzoru związanego z wystawianiem świadectw lub zdaniu się na organizację

w zakresie pełnej bądź częściowej kontroli i nadzoru, obowiązki te można powierzyć wyłącznie organizacjom uznanym. W Dyrektywie Rady 94/57/WE ustanowiono minimalne kryteria jakie winny spełniać organizacje kwalifikacyjne. Do kompetencji Państw Członkowskich należy natomiast sam fakt uznania takich organizacji. Organizacje ubiegające się o uznanie muszą przedłożyć Państwom Członkowskim pełne informacje odnośnie spełniania przez nie kryteriów minimalnych wraz z dokumentacją. Państwa Członkowskie muszą zachować możliwość zawieszania pełnomocnictw udzielonych organizacjom z przyczyn zagrożenia bezpieczeństwa na morzu i środowiska naturalnego.

Zgodnie z art. 5 Dyrektywy Rady 94/57/EWG Państwa Członkowskie z zasady nie będą odmawiać udzielenia uznanym organizacjom mającym swoje siedziby na terenie Wspólnoty pełnomocnictw do podejmowania takiej działalności. Mogą one jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udziela pełnomocnictw, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieć będą ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki.

Państwa Członkowskie, które powierzą obowiązki w zakresie inspekcji i nadzoru odnośnym organizacjom powinny uregulować kontakty robocze między kompetentnymi organami administracji a organizacjami działającymi w ich imieniu. Kontakty robocze regulowane powinny być formalnymi, pisemnymi i niedyskryminacyjnymi umowami lub porozumieniami prawnymi ustalającymi szczegółowe obowiązki i funkcje przyjęte przez organizacje, obejmujące co najmniej:

- postanowienia wymienione w załączniku 2 do uchwały A.739 (18) wydanej przez Międzynarodową Organizację Morską, w sprawie wytycznych do udzielania pełnomocnictw organizacjom działającym w imieniu organów administracji wewnętrznych,
- postanowienia w sprawie okresowych inspekcji przeprowadzanych przez organy administracji wewnętrznej bądź bezstronne organy zewnętrzne wyznaczone przez organy administracji danego państwa,
- możliwość przeprowadzania niezapowiadanych szczegółowych inspekcji statków,
- postanowienia w sprawie wymogów sprawozdawczych obejmujących przekazywanie głównych informacji o flocie poszczególnych państw członkowskich i nadanej jej klasie, zmianach klasy oraz przypadkach odebrania nadanej statkom klasy.

Zgodnie z art. 10 Dyrektywy Rady 94/57/EWG Państwo członkowskie może zawiesić pełnomocnictwa udzielone uznanej organizacji, w przypadku gdy uzna ono, że organizacja ta nie powinna dłużej występować w charakterze jego pełnomocnika.

XVII. Artykuł 27 projektowanej ustawy stanowi, iż w celu zapewnienia spełniania przez statki wymagań bezpieczeństwa w zakresie budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia, właściwości manewrowych oraz ochrony czystości wód, powietrza i emisji hałasu, statek i jego stałe urządzenia podlegają nadzorowi technicznemu polskiej instytucji klasyfikacyjnej działającej pod nazwą „Polski Rejestr Statków”. Należy zaznaczyć, iż w chwili obecnej Polski Rejestr Statków jest przedsiębiorstwem państwowym. Obecnie trwają prace nad przekształceniem formy prawnej Polskiego Rejestru Statków i jego prywatyzacją. Należy zwrócić uwagę, iż jeśli Polski Rejestr Statków zostanie przekształcony w organizację prywatną rozwiązania ustawy powinny być dostosowane do tego aby spełniały ww. wymogi wynikające z Dyrektywy Rady 94/57/EWG.

XVIII. Na zakończenie należy podkreślić, iż większość uwag zgłoszonych w opinii o zgodności projektu ustawy o żegludze śródlądowej w wersji z dnia 17 grudnia 1999 r. z prawem Unii Europejskiej została uwzględniona przez projektodawców. Obecna wersja projektu ustawy o żegludze śródlądowej w większym stopniu odpowiada prawu Unii Europejskiej.

Należy jednakże zaznaczyć, iż niektóre z poprzednio zgłoszonych uwag są nadal aktualne i w związku z tym zostały one powtórzone w niniejszej opinii.

**XIX. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o żegludze śródlądowej, z zastrzeżeniem uwag poczynionych w punktach VI, VIII, X i XIII opinii, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk  
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej

p.o. SEKRETARZ  
Komisji Integracji Europejskiej  
*Bamb*  
Paweł SAKIŁCZYŃSKI  
Pomocnik Staszka

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**  
z dnia .....  
w sprawie pomierzenia statków żeglugi śródlądowej

Na podstawie art. 25 ..... ustawy z dnia ..... o żegludze śródlądowej zarządza się co następuje:

- § 1. Statki żeglugi śródlądowej przeznaczone do przewozu ładunków, a także statki pasażerskie, holowniki, pchacze i lodołamacze oraz inne statki nie przeznaczone do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m podlegają obowiązkowi pomierzenia. Inne statki mogą być pomierzone na życzenie armatora.
- § 2. Wprowadza się Przepisy o pomierzeniu statków żeglugi śródlądowej, stanowiące załącznik 1 do rozporządzenia.
- § 3. Funkcję organu pomiarowego powierza się instytucji klasyfikacyjnej Polski Rejestr Statków.
- § 4. Na każdym statku podlegającym obowiązkowi pomierzenia powinno znajdować się ważne Świadectwo pomiarowe.  
Wzory Świadectw pomiarowych stanowią załącznik 2 i 3 do rozporządzenia.
- § 5. 1. Za pomiar statku Polski Rejestr Statków pobiera opłaty pomiarowe określone w załączniku 4 do rozporządzenia, wyrażone w jednostkach taryfowych.  
Jednostka taryfowa stanowi równowartość 0.7 SDR, czyli Specjalnych Praw Ciągnięcia określonych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
2. Przy obliczaniu opłat pomiarowych stosuje się współczynnik korekcyjny. Wartość współczynnika korekcyjnego określa corocznie dyrektor Polskiego Rejestru Statków.
3. Do opłat określonych w załączniku 4 dolicza się koszty podróży i utrzymania związane z pomierzeniem statku, opłatę za czas dojazdu w jedną stronę, licząc 180 jednostek taryfowych za każdą godzinę oraz podatek VAT.
- § 6. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji nr 208 z dnia 22 listopada 1975 r. w sprawie przepisów o pomierzeniu statków śródlądowych.
- § 7. Świadectwa pomiarowe wydane na podstawie przepisów obowiązujących przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia zachowują swoją moc do czasu upływu ich ważności.
- § 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.
-

Załącznik 1 do rozporządzenia  
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej  
z dnia .....

# PRZEPISY O POMIERZANIU STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

# 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Niniejsze Przepisy mają zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych do przewozu ładunków, a także do statków pasażerskich, holowników, pchaczy i lodołamaczy oraz do innych statków nie przeznaczonych do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m.

Przepisy mają zastosowanie również do innych statków pomierzonych na życzenie armatora.

1.2 Pomierzanie statku śródlądowego polega na określeniu jego wymiarów oraz wyporności, czyli objętości wody wypieranej przez statek w zależności od jego zanurzenia. Pomierzanie statku wykonuje się w celu określenia jego maksymalnej dopuszczalnej wyporności i nośności, a także wyporności odpowiadających określonym wodnicom pływania.

Pomierzanie statków przeznaczonych do przewożenia towarów umożliwia określenie masy ładunku na podstawie zanurzenia.

1.3 Wymagania niniejszych Przepisów oraz wzory Świadectw pomiarowych są zgodne z Konwencją o pomierzaniu statków śródlądowych Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ z 15 lutego 1966 r., zwanej dalej Konwencją.

## 1.4 Określenia

W niniejszych Przepisach przyjęto następujące określenia:

Nośność [t] – maksymalna masa ładunku, paliwa i ruchomego balastu, określona jako różnica wyporności statku zanurzonego do wodnicy maksymalnego zanurzenia i wyporności statku pustego, mierzona w wodzie słodkiej.

Wyporność [ $m^3$ ] – objętość wody słodkiej (o gęstości  $1,000 t/m^3$ ) wypartej przez statek przy danym zanurzeniu, równa objętości zanurzonej części kadłuba statku.

Długość [m] – długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic, płetwy sterowej.

Największa długość [m] – długość gabarytowa statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, płetwa sterowa.

Szerokość [m] – największa szerokość kadłuba mierzona do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.



Największa szerokość [m] – szerokość gabarytowa statku mierzona w najszerszym miejscu, do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych.

Wysokość [m] – wysokość kadłuba mierzona w płaszczyźnie owręza od dolnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładu głównego.

Maksymalna wysokość przelotowa [m] – mierzona od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku.

Minimalna wysokość przelotowa [m] – mierzona od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku po opuszczeniu sterówki, pokładówki lub masztu.

Minimalna wolna burta [m] – odległość mierzona w płaszczyźnie owręza od wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia do górnej krawędzi pokładu głównego, wynikająca z wymagań Przepisów PRS.

Zanurzenie średnie [m] – zanurzenie obliczone jako średnia arytmetyczna wartości zanurzeń odczytanych na podziałkach zanurzenia dla danej wodnicy pływania.

Największe zanurzenie [m] – zanurzenie statku do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia, wynikające z wymagań Przepisów PRS dotyczących wolnej burty, wysokości bezpiecznej lub stateczności.

## **2 BIURO POMIAROWE**

2.1 Biuro pomierzania statków śródlądowych prowadzi instytucja klasyfikacyjna Polski Rejestr Statków, z siedzibą w Gdańsku.

2.2 Działalność biura pomiarowego polega na:

- .1 prowadzeniu rejestru pomierzanych statków,
- .2 dokonywaniu pomiarów statków i określaniu ich nośności lub wyporności,
- .3 sporządzaniu protokołów pomiarowych,
- .4 ustalaniu znaków i symboli pomiarowych oraz podziałek zanurzenia,
- .5 wystawianiu świadectw pomiarowych,
- .6 weryfikacji świadectw pomiarowych,
- .7 współpracy z organami pomiarowymi państw obcych, w zakresie określonym w Konwencji.

2.3 Zasady organizacyjne funkcjonowania biura pomiarowego, w tym:

- wyznaczenie głównego biura pomiarowego i terenowych biur pomiarowych oraz określenie ich kompetencji i nadania im symboli rozpoznawczych,

- określenie procedur postępowania przy pomierzaniu statków oraz wzorów niezbędnych formularzy,
  - określenie trybu pobierania opłat,
- ustala Dyrektor Naczelny Polskiego Rejestru Statków.

### **3 OBOWIĄZKI ZGŁASZAJĄCEGO STATEK DO POMIARU**

**3.1** Pomierzanie statku oraz weryfikację pomierzenia przeprowadza się na wniosek właściciela, armatora statku lub stoczni.

**3.2** Tryb przyjmowania zgłoszenia statku do pomiaru określa biuro pomiarowe.

**3.3** Zgłaszający statek do pomierzenia jest zobowiązany:

- złożyć w biurze pomiarowym niezbędną dokumentację techniczną, w tym rysunek naniesienia znaków nośności statku do zatwierdzenia,
- wykonać oznakowanie statku (znaki pomiarowe, symbole pomiarowe oraz podziały zanurzenia) w sposób i w miejscach wskazanych przez biuro pomiarowe,
- udzielić informacji niezbędnych do wykonania pomiarów statku,
- udostępnić wszystkie pomieszczenia pomierzanego statku,
- podstawić statek do pomierzenia w stanie pustym wyposażonym, zgodnie z 4.1.1 przy spełnieniu warunków określonych w 4.1.4.

### **4 POMIERZANIE STATKÓW**

#### **4.1 Warunki ogólne**

**4.1.1** Statek podczas pomierzenia powinien być w stanie pustym wyposażonym:

- bez ładunku, paliwa i ruchomego balastu,
- z właściwie rozmieszczonym pełnym wyposażeniem, załogą, zapasami i wodą słodką, której zapas nie powinien przekraczać 0,5% maksymalnej dopuszczalnej wyporności statku, i instalacjami gotowymi do pracy,
- z wodą zęzową i balastową, której nie można usunąć z zęz i zbiorników balastowych w zwyczajnie przyjęty sposób,
- z urządzeniami maszynowymi.

Obciążenie statku odpowiadające zanurzeniu statku pustego powinno być podane w świadectwie pomiarowym.

**4.1.2** Pomierzanie należy przeprowadzić na wodzie słodkiej, czyli o gęstości 1,000 t/m<sup>3</sup>.

**4.1.3** Jeżeli statek w czasie pomierzenia nie spełnia warunków określonych w 4.1.1 lub 4.1.2 lub przy innym załadowaniu lub innej gęstości wody nie ma takiego samego zanurzenia i przegłębienia, to w obliczeniach należy uwzględnić występującą różnicę obciążenia lub gęstości wody.

**4.1.4** Pomierzenie powinno być przeprowadzone w następujących warunkach:

- przy bezwietrznej pogodzie lub w miejscu osłoniętym od wiatru i fali,
- na wodzie stojącej,
- przy głębokości wody pod stępką nie mniejszej niż 30 cm.

**4.1.5** Wielkości zmierzone lub obliczone przy pomierzaniu statków należy określać z następującą dokładnością:

- długość, szerokość, wysokość i zanurzenie – w metrach, z dokładnością do dwóch znaków po przecinku,
- wolna burta – w metrach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku,
- objętość, wyporność (dla wody słodkiej, o gęstości  $1,000 \text{ t/m}^3$ ) – w metrach sześciennych, z dokładnością do trzech znaków po przecinku,
- masa, nośność – w tonach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku.

Przy zaokrągleniu do określonego miejsca po przecinku, znak ten zwiększa się o 1, jeżeli następna cyfra po przecinku jest równa lub większa niż 5.

**4.1.6** Wyniki pomierzenia statku zapisuje się w protokole pomiarowym, którego wzór określa biuro pomiarowe.

## **4.2 Pomierzenie statków przeznaczonych do przewozu ładunków**

**4.2.1** Pomierzenie statków przeznaczonych do przewozu ładunków polega na określaniu ich nośności oraz następujących wymiarów kadłuba statku: długości, szerokości, wysokości, zanurzenia, minimalnej wolnej burty oraz wymiarów gabarytowych statku: największej długości, największej szerokości oraz maksymalnej i minimalnej wysokości przelotowej.

**4.2.2** Pomiarom objęta jest część statku pomiędzy wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia i wodnicą statku w stanie pustym wyposażonym określonym w 4.1 lub, na życzenie zlecającego, poziomą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt kadłuba statku.

**4.2.3** Część statku, która ma być pomierzona, dzieli się na sekcje płaszczyznami poziomymi, wyznaczającymi odpowiednie wodnice, albo płaszczyznami siecznymi przechodzącymi przez prostą stanowiącą przecięcie płaszczyzn wymienio-

nych w 4.2.2. Grubość sekcji powinna być tak dobrana, aby przy danym kształcie kadłuba statku można było obliczyć ich objętość z wystarczającą dokładnością.

**4.2.4** Objętość sekcji oblicza się przez pomnożenie połowy sumy pól górnej i dolnej wodnicy przez grubość sekcji. Objętość sekcji ograniczonej płaszczyznami siecznymi oblicza się w podobny sposób, przy czym jako średnią grubość przyjmuje się pionową odległość między górną i dolną płaszczyzną w środku geometrycznym płaszczyzny środkowego przekroju sekcji. Dla uproszczenia można przyjmować dla wszystkich sekcji pionową odległość w wypadkowym środku geometrycznym.

**4.2.5** W celu obliczenia powierzchni każdej wodnicy, dzieli się ją rzędnymi prostopadłymi do płaszczyzny symetrii statku na części jednakowej długości. Do obliczenia powierzchni poszczególnych części, w zależności od ich kształtu, stosuje się metody przyjęte w teorii okrętu do obliczania przekrojów wodnicowych, w tym wzór Simpsona. Dla dziobowych i rufowych części można stosować aproksymację np. elipsą lub parabolą.

**4.2.6** Iloraz z dzielenia objętości sekcji przez jej grubość wyrażoną w centymetrach stanowi wartość wyporności statku na każdy centymetr średniego zanurzenia tej sekcji.

### **4.3 Pomierzanie statków nie przeznaczonych do przewozu ładunków**

**4.3.1** Pomierzanie statków nie przeznaczonych do przewozu ładunków (takich jak: statki pasażerskie, pchacze, holowniki, lodołamacze, pogłębiarki) oprócz określenia wymiarów kadłuba i wymiarów gabarytowych ogranicza się do obliczenia metodą uproszczoną wyporności dla wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia i dla wodnicy statku pustego, albo dla jednej z tych wodnic.

**4.3.2** Przy obliczaniu wyporności dopuszcza się wykorzystanie wymiarów podanych w dokumentacji technicznej statku.

**4.3.3** Obliczenie metodą uproszczoną wyporności dla danej wodnicy polega na przemnożeniu następujących wymiarów statku przez współczynnik pełnotliwości kadłuba:

- długość danej wodnicy,
- szerokość danej wodnicy,
- średnie zanurzenie do danej wodnicy określone w środku jej długości.

**4.3.4** Współczynniki pełnotliwości określa się z dokumentacji technicznej statku, a przy braku krzywych hydrostatycznych przyjmuje się wartości współczynnika ogólnie stosowane dla danego typu statku. Przy braku innych podstaw, przyjmuje się wartość współczynnika pełnotliwości równą 0,7.

#### **4.4 Pomiary rewizyjne**

**4.4.1** Pomiary rewizyjne przeprowadza się w celu stwierdzenia, czy wszystkie dane zawarte w świadectwie pomiarowym są aktualne oraz sprawdzenia wymiarów, w tym zanurzenia w stanie pustym przy każdym znaku pomiarowym.

**4.4.2** W razie stwierdzenia zmian wymiarów lub zmian mających wpływ na wyporność statku, należy dokonać ponownego pomierzania statku.

**4.4.3** Przy ponownym pomierzaniu statku należy usunąć istniejące znaki pomiarowe, symbole pomiarowe i podziałki zanurzenia, które utraciły ważność.

### **5 ZNAKI POMIAROWE**

**5.1** Znak pomiarowy składa się z linii poziomej o długości 300 mm i linii pionowej o długości 200 mm, umieszczonej pod linią poziomą w połowie jej długości lub z płytki poziomej o wymiarach 300×40 mm i płytki pionowej o wymiarach 200×40 mm, umieszczonej pod płytką poziomą w połowie jej długości.

**5.2** Liczba znaków pomiarowych zależy od przeznaczenia i długości statku. Liczba znaków nie powinna być mniejsza niż:

- 3 pary dla statków przeznaczonych do przewozu ładunków, o długości równej lub większej niż 40 m,
- 2 pary dla statków przeznaczonych do przewozu ładunków, o długości mniejszej niż 40 m,
- 1 para dla statków nie przeznaczonych do przewozu ładunku.

**5.3** Znaki pomiarowe umieszcza się na obu burtach tak, aby linia pozioma lub dolna krawędź płytki poziomej pokrywała się z wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia, czyli zanurzenia, dla którego statek został pomierzony.

**5.4** Znaki pomiarowe rozmieszcza się symetrycznie względem środka geometrycznego wodnicy leżącej w połowie odległości pomiędzy wodnicą statku pustego i wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia. Odległość pomiędzy znakami powinna wynosić  $1/n$  długości statku, gdzie  $n$  jest liczbą par znaków większą niż 1.

5.5 Znaki pomiarowe powinny być naniesione w sposób trwały, np. przez wyłobienie lub napunktowanie linii albo przez naspawanie płytek na poszycie i odpowiednio kontrastowo malowane.

## 6 SYMBOL POMIAROWY

6.1 Symbol pomiarowy składający się z liter rozpoznawczych biura pomiarowego dokonującego pomiaru oraz z numeru świadectwa pomiarowego statku należy nanieść w sposób trwały na znakach pomiarowych oraz dodatkowo w dobrze widocznym miejscu, określonym w świadectwie pomiarowym, w dowolnej części statku tak, aby nie był narażony na uszkodzenie lub zniszczenie.

6.2 Symbole pomiarowe nanosi się na wszystkich znakach pomiarowych, jeżeli liczba ich par jest nie większa niż 2, a przy 3 parach – tylko na środkowej parze znaków.

## 7 PODZIAŁKI ZANURZENIA

7.1 Obok znaków pomiarowych należy umieścić na poszyciu podziałki zanurzenia. Typy, wymiary, rozmieszczenie, sposób wykonania i barwy podziałek zanurzenia określa norma krajowa PN-92/W-18052.

7.2 Za bazę pomiarową, czyli punkt zerowy podziałki należy przyjmować dolną krawędź stępki lub dolną krawędź kadłuba, jeżeli statek nie ma stępki.

7.3 O stosowaniu podziałek zanurzenia na statku nie przeznaczonym do przewożenia towarów decyduje armator.

## 8 ŚWIADECTWA POMIAROWE

8.1 Świadectwo pomiarowe, które jest dokumentem stwierdzającym przeprowadzenie pomierzenia statku, wystawia biuro pomiarowe na podstawie protokołu pomiarowego, na okres nie dłuższy niż 15 lat.

8.2 Świadectwo pomiarowe traci ważność po upływie terminu jego ważności oraz po remoncie, przebudowie lub odkształceniu kadłuba, jeżeli w wyniku tego dane podane w świadectwie, a w szczególności wyporność i nośność, stały się nieaktualne.

8.3 Ważność świadectwa pomiarowego może być przedłużona na okres nie dłuższy niż 10 lat dla statków przeznaczonych do przewozu ładunków oraz na o-

kres nie dłuższy niż 15 lat dla statków nie przeznaczonych do przewozu ładunków. Warunkiem przedłużenia okresu ważności świadectwa pomiarowego jest przeprowadzenie z wynikiem pozytywnym pomiaru rewizyjnego, zgodnie z 4.4.

**8.4** Ustala się zgodnie z Konwencją następujące wzory świadectw pomiarowych:

- Świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków (zał.2),
- Świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej nie przeznaczonego do przewozu ładunków (zał.3).

**8.5** Wszelkie zmiany w świadectwie pomiarowym mogą być dokonywane lub poświadczane wyłącznie przez upoważnionych pracowników biura pomiarowego.

**8.6** Na wniosek armatora biuro pomiarowe może wydać duplikat świadectwa pomiarowego.

**8.7** Armator jest zobowiązany do zwrotu świadectwa pomiarowego statku wycofanego z eksploatacji do biura pomiarowego.

**8.8** W razie ponownego pomierzania statku, biuro pomiarowe wycofuje poprzednie świadectwo.

**8.9** W razie gdy biuro pomiarowe wydaje świadectwo pomiarowe statku, którego poprzednie świadectwo było wydane przez biuro pomiarowe innego kraju, to wycofane świadectwo należy przesłać do biura, które je wydało.

**8.10** Należy zastosować konieczne środki, aby w razie zatonięcia, wycofanie z eksploatacji lub złomowanie statku, który miał świadectwo pomiarowe wystawione w innym kraju, zawiadomić o tym, i jeżeli jest to możliwe odesłać świadectwo do biura pomiarowego, które je wydało.

RZECZPOSPOLITA POLSKA



**ŚWIADECTWO POMIAROWE**  
STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ  
przeznaczonego do przewozu ładunków



## UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Brakujące numery rubryk w niniejszym świadectwie podają wielkości określone dla innych typów statków. Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w niniejszych uwagach wyjaśniających, podane są w świadectwie w nawiasach; pozostałe rubryki nie wymagają wyjaśnień:

1. Nazwa kraju i litery rozpoznawcze kraju.
2. Nazwa i siedziba biura wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze biura.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się największą długość, czyli długość gabarytową statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, płetwa sterowa; jeżeli płetwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obrys rufy, to długość liczy się wówczas od krawędzi rufy; w rubryce b) podaje się największą szerokość, czyli szerokość gabarytową statku mierzoną w najszerszym miejscu do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych; w rubryce c) podaje się największe zanurzenie, czyli zanurzenie statku, do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia; w rubryce d) podaje się maksymalną wysokość przelotową, mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku; w tej samej rubryce, dla statku z opuszczoną sterówką, pokładówką lub masztem, podaje się poniżej minimalną wysokość przelotową, mierzoną przy najniższym położeniu opuszczanych elementów konstrukcji statku.
13. Określenie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, statek towarowy, szalanda itd.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno itd.
15. Wskazanie zasadniczych szczegółów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek oraz ewentualnie stoczni, która go przebudowała lub odbudowała.
17. Za rok budowy uważa się rok zwodowania statku. W odpowiednich przypadkach podaje się rok jego przebudowy lub odbudowy.
18. Podaje się długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej.
19. Podaje się największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, typ i numer fabryczny, moc znamionowa w KW.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej o gęstości  $1,000 \text{ t/m}^3$ .
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżoną masę balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kotłów.
28. Liczba znaków pomiarowych oraz sposób ich wykonania.
29. Odległości mierzy się w płaszczyźnie symetrii statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
30. Przy określeniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów wlotowych i wylotowych instalacji wody zaburtowej.
32. Podaje się sposób wykonania podziałek zanurzenia.
33. Jeżeli nie wypełnia się tablicy, to przekreśla się ją jedną linią.
- 37–59. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzania, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych.
61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli inspektor sam wydaje świadectwo.
62. Podpis inspektora; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.
64. Miejsce i data wydania świadectwa.
65. Funkcja oraz imię i nazwisko osoby wydającej świadectwo.
66. Podpis osoby wydającej świadectwo.
67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.
- 71, 76 i 84. Patrz 64.
- 72, 77 i 85. Patrz 65.
- 73, 78 i 86. Patrz 66.
- 74, 79 i 87. Patrz 67.
81. Patrz 61.
82. Patrz 62.

(1) <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)</b>		(2) <b>Polski Rejestr Statków</b> w	
3. Litery rozpoznawcze biura <b>PR – – PL</b>	(4) Nr świadectwa pomiarowego	(5) Wpisano do rejestru dnia	(6) Symbol pomiarowy <b>PR – – PL</b>
(7) <b>Nazwa lub numer statku</b>			
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
(12) <b>Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne):</b>			
a) Największa długość		m	
b) Największa szerokość		m	
c) Największe zanurzenie		m	
d) Maksymalna wysokość przelotowa		m	
Minimalna wysokość przelotowa		m	
<b>Opis statku:</b> (13) Typ statku			
(14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki <sup>1)</sup> c) pokryw lukowych <sup>1)</sup>		(15) Elementy konstrukcyjne	
(16) Stocznia budująca			(17) Rok budowy
(18) <b>Długość</b> m		(19) <b>Szerokość</b> m	
(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego <sup>1)</sup>			
(21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej m		22. <b>Największa nośność w wodzie słodkiej</b> t	
(23) <b>Minimalna wolna burta:</b>			
a) w połowie długości kadłuba m		b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba <sup>2)</sup> m	

<sup>1)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

<sup>2)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródokręciu.

**Masy znajdujące się na statku, odpowiadające zanurzeniu statku pustego**

(24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego<sup>1)</sup>

t

(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania<sup>1)</sup>

t

26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania<sup>1)</sup>

t

27. Wyposażenie:

a) opis i przybliżona masa łańcuchów kotwicznych i kotwic

t

b) przybliżona masa pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych

t

c) przybliżona masa umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych

t

d) przybliżona masa łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku

t

Zapasy:

a) przybliżona masa wody słodkiej

t

b) przybliżona masa zapasów

t

<sup>1)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

### Znaki pomiarowe

(28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie

Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku:

liniami wyłobionymi  liniami napunktowanymi  płytkami

Znaki licząc od dziobu statku	Lewa burta			Prawa burta		
	1 dziób	2	3 rufa	1 dziób	2	3 rufa

(29) Odległość mierzona w poziomie:

- a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku
- b) pomiędzy liniami pionowymi sąsiednich znaków
- c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(30) Odległości pionowe na poziomie każdego znaku:

- a) między znakiem a górną krawędzią pokładu
- b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny
- c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego
- d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego a dnem
- e) między znakiem a dnem statku – suma c) + d)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Symbole pomiarowe

31. Symbol pomiarowy naniesiono:

na wszystkich znakach pomiarowych  na jednej parze znaków pomiarowych

Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na

(32) Podziałka zanurzenia:

jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym  nie jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym

Sposób wykonania znaków zanurzenia

# STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

(33) Wyporność statku<sup>1)</sup> licząc od płaszczyzny:

wodnicy statku pustego w wodzie słodkiej

dolnej krawędzi dna statku

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]
1		36		71	
2		37		72	
3		38		73	
4		39		74	
5		40		75	
6		41		76	
7		42		77	
8		43		78	
9		44		79	
10		45		80	
11		46		81	
12		47		82	
13		48		83	
14		49		84	
15		50		85	
16		51		86	
17		52		87	
18		53		88	
19		54		89	
20		55		90	
21		56		91	
22		57		92	
23		58		93	
24		59		94	
25		60		95	
26		61		96	
27		62		97	
28		63		98	
29		64		99	
30		65		100	
31		66		101	
32		67		102	
33		68		103	
34		69		104	
35		70		105	

<sup>1)</sup> Tablica ta może być nie wypełniona dla statków, których różnica w zanurzeniu nie będzie używana dla określenia ich ładunku.

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]
106		148		190	
107		149		191	
108		150		192	
109		151		193	
110		152		194	
111		153		195	
112		154		196	
113		155		197	
114		156		198	
115		157		199	
116		158		200	
117		159		201	
118		160		202	
119		161		203	
120		162		204	
121		163		205	
122		164		206	
123		165		207	
124		166		208	
125		167		209	
126		168		210	
127		169		211	
128		170		212	
129		171		213	
130		172		214	
131		173		215	
132		174		216	
133		175		217	
134		176		218	
135		177		219	
136		178		220	
137		179		221	
138		180		222	
139		181		223	
140		182		224	
141		183		225	
142		184		226	
143		185		227	
144		186		228	
145		187		229	
146		188		230	
147		189		231	

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]
232		274		316	
233		275		317	
234		276		318	
235		277		319	
236		278		320	
237		279		321	
238		280		322	
239		281		323	
240		282		324	
241		283		325	
242		284		326	
243		285		327	
244		286		328	
245		287		329	
246		288		330	
247		289		331	
248		290		332	
249		291		333	
250		292		334	
251		293		335	
252		294		336	
253		295		337	
254		296		338	
255		297		339	
256		298		340	
257		299		341	
258		300		342	
259		301		343	
260		302		344	
261		303		345	
262		304		346	
263		305		347	
264		306		348	
265		307		349	
266		308		350	
267		309		351	
268		310		352	
269		311		353	
270		312		354	
271		313		355	
272		314		356	
273		315		357	

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m <sup>3</sup> ]
358		379		400	
359		380		401	
360		381		402	
361		382		403	
362		383		404	
363		384		405	
364		385		406	
365		386		407	
366		387		408	
367		388		409	
368		389		410	
369		390		411	
370		391		412	
371		392		413	
372		393		414	
373		394		415	
374		395		416	
375		396		417	
376		397		418	
377		398		419	
378		399		420	

#### Uwaga

Masę ładunku (w tonach) oblicza się na podstawie różnicy między:

- wypornością (w m<sup>3</sup>) statku odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania (albo rozładowania) i
- wypornością (w m<sup>3</sup>) odpowiadającą średniemu zanurzeniu po zakończeniu ładowania (lub rozładowania)

i przez pomnożenie tej różnicy przez gęstość wody w porcie, w którym odczytano dane zanurzenia.

Zwiększenie średniego zanurzenia  $h$  przy przejściu statku z wody o gęstości  $d_1$  na wodę o mniejszej gęstości  $d_2$  wynosi

$$h = (d_1 - d_2) \times a \quad [\text{cm}]$$

Zmniejszenie średniego zanurzenia  $h$  przy przejściu statku z wody o gęstości  $d_3$  na wodę o większej gęstości  $d_4$  wynosi

$$h = (d_4 - d_3) \times a \quad [\text{cm}]$$

$a$  jest współczynnikiem będącym funkcją kształtu statku i przyjmowane jest w zasadzie jako równe 0,9.



Uwagi (37) - (59)

Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe			
60. Nazwa biura, które wydało świadectwo	Data wpisania do rejestru	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku
(61)	dnia	(62)	Inspektor
<b>63. Termin ważności świadectwa upływa z dniem</b> <input type="text"/> <p>Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubrykach 34, 35 i 36 nie są już dokładne.</p>			
(64)	Świadectwo niniejsze wystawiono w		dnia
(65)		(66)	(67)
68. Numer zarejestrowania <sup>1)</sup>		69. Kraj zarejestrowania <sup>1)</sup>	
<b>Uwierzytelnienie tymczasowych zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego</b>			
70. Rubryka Nr	uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia		
(71)			dnia
(72)		(73)	(74)
70. Rubryka Nr	uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia		
(71)			dnia
(72)		(73)	(74)
<b>Uwierzytelnienie zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego</b>			
75. Rubryka Nr	uległa zmianie.		
(76)			dnia
(77)		(78)	(79)
75. Rubryka Nr	uległa zmianie.		
(76)			dnia
(77)		(78)	(79)

<sup>1)</sup> Wypełnia się w świadectwach wszystkich zarejestrowanych statków.

**Przedłużenie ważności świadectwa**

80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne

(81)                      dnia                      (82)

83. **Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia**

(84)                      dnia

(85)                      (86)                      (87)

80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne

(81)                      dnia                      (82)

83. **Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia**

(84)                      dnia

(85)                      (86)                      (87)

RZECZPOSPOLITA POLSKA



**ŚWIADECTWO POMIAROWE**  
**STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**  
nie przeznaczonego do przewozu ładunków

## UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Brakujące numery rubryk w niniejszym świadectwie podają wielkości określone dla innych typów statków. Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w niniejszych uwagach wyjaśniających, podane są w świadectwie w nawiasach; pozostałe rubryki nie wymagają wyjaśnień:

1. Nazwa kraju i litery rozpoznawcze kraju.
2. Nazwa i siedziba biura wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze biura.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się największą długość, czyli długość gabarytową statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, płetwa sterowa; jeżeli płetwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obrys rufy, to długość liczy się wówczas od krawędzi rufy; w rubryce b) podaje się największą szerokość, czyli szerokość gabarytową statku mierzoną w najszerszym miejscu do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych; w rubryce c) podaje się największe zanurzenie, czyli zanurzenie statku, do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia; w rubryce d) podaje się maksymalną wysokość przelotową, mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyższego położonego punktu stałej konstrukcji statku; w tej samej rubryce, dla statku z opuszczoną sterówką, pokładówką lub masztem, podaje się poniżej minimalną wysokość przelotową, mierzoną przy najniższym położeniu opuszczanych elementów konstrukcji statku.
13. Określenie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, statek towarowy, szalanda itd.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno itd.
15. Wskazanie zasadniczych szczegółów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek oraz ewentualnie stoczni, która go przebudowała lub odbudowała.
17. Za rok budowy uważa się rok zwodowania statku. W odpowiednich przypadkach podaje się rok jego przebudowy lub odbudowy.
18. Podaje się długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej.
19. Podaje się największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, typ i numer fabryczny, moc znamionowa w KW.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej o gęstości  $1.000 \text{ t/m}^3$ .
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżoną masę balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kottów.
28. Liczba znaków pomiarowych oraz sposób ich wykonania.
29. Odległości mierzy się w płaszczyźnie symetrii statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
30. Przy określeniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów wlotowych i wylotowych instalacji wody zaburtowej.
32. Podaje się sposób wykonania podziałek zanurzenia.
- 37-59. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzania, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych.
61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli inspektor sam wydaje świadectwo.
62. Podpis inspektora; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.
64. Miejsce i data wydania świadectwa.
65. Funkcja oraz imię i nazwisko osoby wydającej świadectwo.
66. Podpis osoby wydającej świadectwo.
67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.
- 71, 76 i 84. Patrz 64.
- 72, 77 i 85. Patrz 65.
- 73, 78 i 86. Patrz 66.
- 74, 79 i 87. Patrz 67.
81. Patrz 61.
82. Patrz 62.

(1) RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)		(2) Polski Rejestr Statków w	
3. Litery rozpoznawcze biura PR – – PL	(4) Nr świadectwa pomiarowego	(5) Wpisano do rejestru dnia	(6) Symbol pomiarowy PR – – PL
(7) Nazwa lub numer statku			
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
8. Nowa nazwa lub nowy numer			
(9)	dnia	(10)	(11)
(12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne):			
a) Największa długość		m	
b) Największa szerokość		m	
c) Największe zanurzenie		m	
d) Maksymalna wysokość przelotowa		m	
Minimalna wysokość przelotowa		m	
Opis statku: (13) Typ statku			
(14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki <sup>1)</sup> c) pokryw lukowych <sup>1)</sup>		(15) Elementy konstrukcyjne	
(16) Stocznia budująca			(17) Rok budowy
(18) Długość m		(19) Szerokość m	
(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego <sup>1)</sup>			
(21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej m			
(23) Minimalna wolna burta:			
a) w połowie długości kadłuba m		b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba <sup>2)</sup> m	

<sup>1)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

<sup>2)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródkręciu.

**Masy znajdujące się na statku, odpowiadające zanurzeniu statku pustego**

(24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego<sup>1)</sup>

t

(25) Maszyny, kotły, rurociagi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania<sup>1)</sup>

t

26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania<sup>1)</sup>

t

27. Wyposażenie:

a) opis i przybliżona masa łańcuchów kotwicznych i kotwic

t

b) przybliżona masa pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych

t

c) przybliżona masa umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych

t

d) przybliżona masa łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku

t

Zapasy:

a) przybliżona masa wody słodkiej

t

b) przybliżona masa zapasów

t

<sup>1)</sup> Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

### Znaki pomiarowe

(28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie

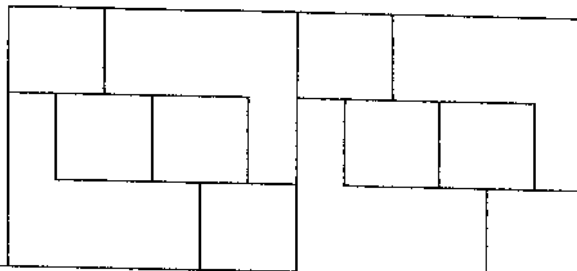
Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku:

liniami wyżłobionymi     liniami napunktowanymi     płytkami

Znaki licząc od dziobu statku	Lewa burta			Prawa burta		
	1 dziób	2	3 rufa	1 dziób	2	3 rufa

(29) Odległość mierzona w poziomie:

- a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku
- b) pomiędzy liniami pionowymi sąsiednich znaków
- c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku



(30) Odległości pionowe na poziomie każdego znaku:

- a) między znakiem a górną krawędzią pokładu
- b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny
- c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego
- d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego a dnem
- e) między znakiem a dnem statku – suma c) + d)


### Symbole pomiarowe

31. Symbol pomiarowy naniesiono:

na wszystkich znakach pomiarowych     na jednej parze znaków pomiarowych

Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na

(32) Podziałka zanurzenia:

jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym     nie jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym

Sposób wykonania znaków zanurzenia



**STATEK NIE PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW**

- |     |  |                |
|-----|--|----------------|
| 34. | Wyporność przy maksymalnym zanurzeniu <sup>1)</sup>  | m <sup>3</sup> |
| 35. | Wyporność przy zanurzeniu do wodnicy statku pustego <sup>1)</sup>                                      | m <sup>3</sup> |
| 36. | Wyporność między wodnicą statku pustego a wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia <sup>1)</sup> | m <sup>3</sup> |

Uwagi (37) ÷ (59)

<sup>1)</sup> Można wypełniać tylko rubrykę 34 lub 35 i wówczas nie wypełniać rubryki 36.

**Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe**

60. Nazwa biura, które wydało świadectwo	Data wpisania do rejestru	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku
--	---------------------------	------------------	------------------------

(61)                                    dnia                                    (62) Inspektor

63. **Termin ważności świadectwa upływa z dniem**

Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubrykach 34, 35 i 36 nie są już dokładne.

(64) Świadectwo niniejsze wystawiono w                                    dnia

(65)                                    (66)                                    (67)

68. Numer zarejestrowania<sup>1)</sup>                                    69. Kraj zarejestrowania<sup>1)</sup>

**Uwierzytelnienie tymczasowych zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego**

70. Rubryka Nr                    uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia

(71)                                    dnia  
(72)                                    (73)                                    (74)

70. Rubryka Nr                    uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia

(71)                                    dnia  
(72)                                    (73)                                    (74)

**Uwierzytelnienie zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego**

75. Rubryka Nr                    uległa zmianie.

(76)                                    dnia  
(77)                                    (78)                                    (79)

75. Rubryka Nr                    uległa zmianie.

(76)                                    dnia  
(77)                                    (78)                                    (79)

<sup>1)</sup> Wypełnia się w świadectwach wszystkich zarejestrowanych statków.

Przedłużenie ważności świadectwa

80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne

(81)                                dnia                                (82)

83. **Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia**

(84)                                dnia

(85)                                (86)                                (87)

80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne

(81)                                dnia                                (82)

83. **Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia**

(84)                                dnia

(85)                                (86)                                (87)

### OPLĄTY ZA POMIARZANIE STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

1. Za pomiar i wydanie Świadectwa pomiarowego statku śródlądowego przeznaczonego do przewożenia ładunku pobiera się opłaty zgodnie z tabelicą 1:

Tablica 1.

Poz.	Nośność [t]	Opłata [j.t.]
1	2	3
a	do 50	2600
b	50 - 250	3500
c	250 - 450	4000
d	450 - 700	4400
e	700 - 1000	4800
f	1000 - 1400	5200
g	1400 - 2000	6100
h	2000 - 2500	7000
i	powyżej 2500	7500

2. Za pomiar i wystawienie Świadectwa pomiarowego statku śródlądowego nie przeznaczonego do przewożenia ładunku pobiera się opłaty zgodnie z tabelicą 2:

Tablica 2.

Poz.	Długość kadłuba [m]	Opłata [j.t.]	
		bez podziałek zanurzenia	z podziałkami zanurzenia
1	2	3	4
a	do 15	700	1000
b	15 - 20	1000	1500
c	powyżej 20	1500	2000

3. Za dokonanie rewizji pomiaru bez konieczności wydania nowego Świadectwa pomiarowego pobiera się odpowiednią opłatę zgodnie z tabelicą 1 lub 2, pomniejszoną o 70%.
4. Za dokonanie rewizji pomiaru z wydaniem nowego Świadectwa pomiarowego pobiera się odpowiednią opłatę zgodnie z tabelicą 1 lub 2, pomniejszoną o 50%.
5. Za wystawienie duplikatu Świadectwa pomiarowego pobiera się opłatę w wysokości 60 j.t.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej  
z dnia ...  
w sprawie przewozu materiałów niebezpiecznych w żegludze śródlądowej

Na podstawie art. 43 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia ... o żegludze śródlądowej  
(Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1  
Przepisy ogólne

Zakres obowiązywania

§ 1. 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia regulują przewóz materiałów niebezpiecznych na śródlądowych drogach wodnych.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do przewozu materiałów niebezpiecznych:

- 1) na wodach morskich,
- 2) na jednostkach pływających Wojska Polskiego, Policji i Straży Granicznej podczas wykonywania czynności służbowych,
- 3) na promach przecinających śródlądowe drogi wodne,
- 4) stanowiących zapasy okrętowe i własne wyposażenie statku.

3. Do statków żeglugi śródlądowej przebywających na wodach morskich, stosuje się odpowiednio przepisy regulujące transport morski materiałów niebezpiecznych.

Znaczenie określeń

§ 2. 1. Użyte w niniejszym rozporządzeniu określenie:

- 1) materiały niebezpieczne - oznacza materiały, które mogą same przez się, lub pod wpływem okoliczności zewnętrznych spowodować zagrożenie życia ludzkiego, zdrowia, mienia lub środowiska,
- 2) przewóz materiałów niebezpiecznych - oznacza przewóz materiałów niebezpiecznych stanowiących ładunek statku oraz czynności manipulacyjne tymi materiałami,
- 3) statek - oznacza statek żeglugi śródlądowej, wliczając w to zestawy pchane i sprzężone, oraz statek morski przebywający na śródlądowych drogach wodnych,
- 4) zbiornikowiec - oznacza statek służący do przewozu ładunków płynnych, a także gazów w stanie skroplonym lub pod ciśnieniem,
- 5) ADN - oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi,
- 6) ADR - oznacza Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych,
- 7) RID - oznacza Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych,
- 8) kodeks IMDG - oznacza Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO),
- 9) kodeks BC - oznacza Kodeks w sprawie bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, stanowiący załącznik do kodeksu IMDG.

2. W rozumieniu rozporządzenia, puste, niewyczyszczone i nieodgazowane kontenery-cysterny lub samochody-cysterny po przewozie materiałów niebezpiecznych, traktowane są jak załadowane do ich maksymalnej dopuszczalnej pojemności

3. Statek o nieodgazowanych lub nieoczyszczonych ładowniach lub zbiornikach po przewiezieniu ładunku niebezpiecznego, uważa się za statek przewożący materiały niebezpieczne.

#### Przewóz materiałów niebezpiecznych

§ 3. 1. Zabrania się przewozu materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem materiałów dopuszczonych do przewozu wymienionych w § 6.

2. Przewóz materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu, powinien być zgodny z wymogami rozporządzenia.

#### Odstępstwa od przepisów oraz przepisy lokalne

§ 4. 1. W uzasadnionych przypadkach, kierownik statku lub uprawniona osoba sprawująca nadzór nad przewozem materiałów niebezpiecznych, może odstąpić od przepisów rozporządzenia.

2. Przewóz materiałów niebezpiecznych na określonej drodze wodnej lub jej odcinku mogą regulować lokalne przepisy dotyczące żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Przepisy te powinny być zgodne z wymogami rozporządzenia.

## Rozdział 2

### Charakterystyka materiałów niebezpiecznych

#### Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych

§ 5. 1. Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych jest zgodna z ustaleniami zawartymi w załączniku A do ADR.

2. Materiały niebezpieczne dzielą się na następujące klasy:

- klasa 1 - materiały i przedmioty wybuchowe,
- klasa 2 - gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem,
- klasa 3 - materiały ciekłe zapalne,
- klasa 4.1 - materiały stałe zapalne,
- klasa 4.2 - materiały samozapalne,
- klasa 4.3 - materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne,
- klasa 5.1 - materiały utleniające,
- klasa 5.2 - nadtlenki organiczne,
- klasa 6.1 - materiały trujące,
- klasa 6.2 - materiały budzące odrzę lub zaraziwe,
- klasa 7 - materiały promieniotwórcze,
- klasa 8 - materiały żrące,
- klasa 9 - inne materiały i przedmioty niebezpieczne.

### Dopuszczenie i wyłączenie z przewozu

§ 6. 1. Wykaz materiałów niebezpiecznych w opakowaniach i w postaci ładunków masowych dopuszczonych do przewozu jest zgodny z ustaleniami zawartymi w załączniku A do ADR, z uwzględnieniem uzupełnień zawartych w załączniku A do ADN.

2. Wykaz materiałów niebezpiecznych dopuszczonych do przewozu zbiornikowcami zawiera załącznik B.2 do ADN.

3. Klasy 1 i 7 są klasami ograniczonymi. Do przewozu dopuszcza się wyłącznie materiały imiennie w nich wymienione. Inne, nie wymienione materiały niebezpieczne, nie mogą być przewożone.

4. Pozostałe klasy, z wyjątkiem tych o których mowa w ust. 3, są klasami nieograniczonymi. Do przewozu dopuszcza się materiały wymienione imiennie lub te, do których odnosi się nazwa klasy, o ile nie zostały wyłączone z przewozu osobnym zapisem.

5. Materiały niebezpieczne, dopuszczone do przewozu zgodnie z wymogami kodeksu IMDG, a wyłączone z przewozu zgodnie z wymogami ADR, mogą być przewożone jedynie w opakowaniach, wliczając w to ładunki w kontenerach i na pojazdach. Przewóz takich ładunków regulują przepisy kodeksu IMDG oraz mogące mieć zastosowanie przepisy zawarte w załączniku B.1 do ADN.

6. Materiały niebezpieczne nie ujęte w żadnej z klas, o której mowa w § 5 ust. 2, oraz materiały wyłączone z przewozu mogą być przewożone tylko za zezwoleniem ministra właściwego do spraw transportu.

### Małe ilości materiałów niebezpiecznych

§ 7. 1. Nie podlega przepisom rozporządzenia przewóz małych ilości materiałów niebezpiecznych w opakowaniach i w postaci ładunków masowych, z zastrzeżeniem ust. 2-5.

2. Wykaz ograniczeń masowych małych ilości materiałów niebezpiecznych zawiera załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Przewóz ładunków niebezpiecznych w zbiornikach, kontenerach-cysternach lub samochodach-cysternach, bez względu na ich ilość, odbywa się zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. Małe ilości materiałów niebezpiecznych powinny być sztautowane w ładowni statku, z wyjątkiem ładunków w szczelnych kontenerach, szczelnych pojazdach drogowych, w kontenerach-cysternach i samochodach-cysternach, które mogą być sztautowane na pokładach otwartych.

5. Zabrania się sztautowania małych ilości materiałów niebezpiecznych należących do różnych klas jeden na drugim. Pozioma odległość pomiędzy nimi powinna wynosić co najmniej 3 m. Ograniczenie to nie dotyczy ładunków w kontenerach posiadających zamkniętą metalową konstrukcję ścian i ładunków na pojazdach drogowych posiadających zamkniętą metalową konstrukcję nadwozi.

### Dokumentacja, opakowanie, oznakowanie

§ 8. 1. We wszystkich dokumentach, związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych, m. in. w listach przewozowych, manifestach, listach ładunkowych, planach sztauerskich, pisemnych instrukcjach postępowania wypadkowego, kwitach składowych, zleceniach, dyspozycjach, powinny być podane:

- 1) nazwa techniczna materiału,
- 2) określenie klasy materiału wraz z numerem punktu i literą wyszczególnienia w klasie,
- 3) numer identyfikacyjny ustalony przez Komitet ekspertów ONZ ds. przewozu materiałów niebezpiecznych.

2. Podstawowy dokument przewozowy, którym najczęściej jest list przewozowy, na podstawie którego przewożony jest materiał niebezpieczny powinien zawierać dodatkowo:

- 1) liczbę i opis opakowań, gdy materiał niebezpieczny jest przewożony w opakowaniu,
- 2) masę brutto (netto) ładunków,
- 3) nazwę i adres nadawcy,
- 4) nazwę i adres odbiorcy.

3. Opakowania materiałów niebezpiecznych, wliczając w to pojazdy i kontenery, w których są one przewożone powinny spełniać stosowne wymagania zawarte w ADR, RID lub kodeksie IMDG. Dokumenty te określają także sposób oznakowania materiałów niebezpiecznych.

4. Obowiązek dostarczenia materiałów niebezpiecznych w prawidłowych i należycie oznaczonych opakowaniach spoczywa na załodowcy.

### Rozdział 3

#### Wymogi dotyczące statków przewożących materiały niebezpieczne

##### Konstrukcja kadłuba

§ 9. Konstrukcja statków powinna spełniać, oprócz wymagań określonych w przepisach klasyfikacji i budowy statków, wymagania zawarte w załącznikach B.1 i B.2 do ADN.

##### Dodatkowe wyposażenie statku

§ 10. 1. Wymogi dotyczące posiadania dodatkowego wyposażenia statku przewożącego materiały niebezpieczne regulują przepisy zawarte w załącznikach B.1 i B.2 do ADN.

2. Dodatkowe wyposażenie obejmuje:

- 1) okulary ochronne, maski przeciwgazowe, rękawice, obuwie oraz kombinezony dla każdego członka załogi,
- 2) urządzenie ewakuacyjne dla pasażerów i załogi statku,
- 3) dwa aparaty oddechowe,
- 4) dwa pasy lub szelki bezpieczeństwa,
- 5) wciągarkę ratowniczą,
- 6) miernik gazów palnych i wybuchowych (eksplozometr) wraz z instrukcją,
- 7) miernik gazów toksycznych (toksymetr) wraz z instrukcją,
- 8) miernik zawartości tlenu (tlenomierz).

3. Powyższy wykaz nie obejmuje dodatkowego wyposażenia określonego w pisemnych instrukcjach postępowania wypadkowego dla każdego materiału niebezpiecznego przewożonego na statku, o których mowa w § 15 ust. 1-3. Za



dostarczenie na burtę statku dodatkowego wyposażenia określonego w instrukcjach odpowiedzialny jest załadowca.

4. Wyposażenie statku w sprzęt przeciwpożarowy, określone w odrębnych przepisach dotyczących wyposażenia techniczno-eksploatacyjnego statków żeglugi śródlądowej, uzupełnia się przynajmniej dwoma dodatkowymi gaśnicami ręcznymi. Pojemność gaśnic oraz zawarta w nich substancja czynna powinny być dostosowane do zagrożenia pożarowego związanego z przewożonym materiałem niebezpiecznym.

#### Świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych

§ 11. 1. Statek przewożący materiały niebezpieczne powinien posiadać świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych, zwane dalej świadectwem dopuszczenia. Świadectwo dopuszczenia wydaje terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej po przeprowadzeniu inspekcji i spełnieniu przez statek wymogów dotyczących konstrukcji i wyposażenia statków przewożących materiały niebezpieczne.

2. Terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej może zwolnić statek od obowiązku inspekcji, jeżeli posiada on świadectwo wydane przez towarzystwo klasyfikacyjne potwierdzające spełnienie przez statek odpowiednich wymogów.

3. Świadectwo dopuszczenia jest wydawane na okres nie dłuższy niż pięć lat. Terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej może przedłużyć ważność świadectwa bez dokonywania inspekcji na okres nie dłuższy niż jeden rok. Przedłużenie ważności świadectwa, o którym mowa, może mieć miejsce tylko raz w ciągu dwóch kolejnych okresów ważności.

4. Statek podlega inspekcji, gdy zachodzi podejrzenie, że bezpieczeństwo przewozu materiałów niebezpiecznych na statku zmniejszyło się, w wyniku:

- 1) pogorszenia się stanu kadłuba statku lub jego wyposażenia w skutek niewłaściwej eksploatacji,
- 2) uszkodzenia jakiego doznał statek,
- 3) istotnych zmian konstrukcji lub wyposażenia statku.

5. Świadectwo dopuszczenia traci ważność przed upływem okresu, na jaki zostało wydane w razie niespełnienia przez statek odpowiednich wymogów, dotyczących konstrukcji i wyposażenia statków przewożących materiały niebezpieczne.

6. Zezwala się na wydanie tymczasowego świadectwa dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych jeżeli:

- 1) statek spełnia wszystkie wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków przewożących materiały niebezpieczne, ale niemożliwe jest wydanie świadectwa dopuszczenia w odpowiednim czasie; w takim przypadku ważność świadectwa tymczasowego nie może przekraczać trzech miesięcy,
- 2) statek w wyniku doznanych uszkodzeń nie spełnia wszystkich wymagań dotyczących konstrukcji i wyposażenia statków przewożących materiały niebezpieczne; w takim przypadku świadectwo tymczasowe można wystawić tylko na określoną podróż i dla określonego ładunku oraz może ono zawierać dodatkowe wymagania, które musi spełniać statek.

6. Wzory świadectw dopuszczenia i tymczasowych świadectw dopuszczenia statku do przewozu materiałów niebezpiecznych zawiera załącznik nr 2 do rozporządzenia.

### Zestawy pchane i sprzężone

§ 12. 1. Zestawy pchane i sprzężone, dla potrzeb rozporządzenia, są traktowane jak jeden statek.

2. Statki nie przewożące materiałów niebezpiecznych będące w zestawie, powinny spełniać odpowiednie wymagania dotyczące statków przewożących materiały niebezpieczne. W szczególności powinny posiadać świadectwo dopuszczenia statku do przewozu materiałów niebezpiecznych.

3. Wymóg posiadania dodatkowego wyposażenia statku może być ograniczony do wyposażenia pchaczy i statków prowadzących zestaw sprzężony.

## Rozdział 4

### Przewóz, przeładunek i manipulacje materiałami niebezpiecznymi

#### Ograniczenia ilościowe

§ 13. 1. Wykaz maksymalnych dopuszczalnych ilości materiałów niebezpiecznych w opakowaniach lub w postaci ładunków masowych, które mogą być przewożone na statku zawiera załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Ograniczeń ilościowych nie stosuje się dla przewozu materiałów niebezpiecznych zbiornikowcami.

#### Dokumenty na burcie statku

§ 14. 1. Statek przewożący materiały niebezpieczne, oprócz dokumentów wymaganych odrębnymi przepisami, powinien posiadać następujące dokumenty na burcie statku:

- 1) świadectwo dopuszczenia statku do przewozu materiałów niebezpiecznych,
- 2) dokumenty przewozowe dla wszystkich materiałów niebezpiecznych na statku,
- 3) pisemne instrukcje postępowania wypadkowego dla wszystkich materiałów niebezpiecznych na statku,
- 4) plan sztauerski zawierający informacje o przewożonych materiałach niebezpiecznych,
- 5) aktualne kopie załącznika A do ADN oraz załącznika B.1 do ADN (w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych w opakowaniach lub jako ładunek masowy) lub załącznika B.2 do ADN (w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych zbiornikowcem),
- 6) świadectwo eksperta ADN,
- 7) książkę zapisów wszystkich wymaganych pomiarów kontrolnych przewożonych materiałów niebezpiecznych,
- 8) dziennik ładunkowy, w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych zbiornikowcem.

2. Załadowca, przed rozpoczęciem załadunku, dostarcza kierownikowi statku dokumenty przewozowe i pisemne instrukcje postępowania wypadkowego dla wszystkich materiałów niebezpiecznych.

3. Świadectwo dopuszczenia statku nie przewożącego materiałów niebezpiecznych będącego w zestawie pchanym może znajdować się na burcie pchacza. W zamian, na burcie tego statku należy umieścić metalową tablicę informacyjną według wzoru

stanowiącego załącznik nr 4 do rozporządzenia. Treść tablicy informacyjnej powinna być potwierdzona przez organ administracji żeglugi śródlądowej, poprzez trwałe umieszczenie na niej swojego stempla.

§ 15. 1. Pisemna instrukcja postępowania wypadkowego dla materiałów niebezpiecznych powinna zawierać:

- 1) opis zagrożenia związanego z przewożonym materiałem niebezpiecznym i instrukcję postępowania w celu zażegnania niebezpieczeństwa,
- 2) opis postępowania na wypadek bezpośredniego kontaktu człowieka z przewożonym materiałem niebezpiecznym, względnie z substancjami wydzielanymi przez ten materiał,
- 3) instrukcję przeciwpożarową na wypadek zapalenia się przewożonego materiału niebezpiecznego,
- 4) opis postępowania na wypadek uszkodzenia opakowania materiału niebezpiecznego, w szczególności jego rozlania lub rozsypania,
- 5) wykaz dodatkowego wyposażenia statku niezbędnego podczas postępowania wypadkowego, jeżeli nie ujęto go w § 10 ust. 2.

2. Pisemne instrukcje postępowania wypadkowego dla materiałów niebezpiecznych w opakowaniach mogą dotyczyć poszczególnych ładunków lub grup ładunków posiadających podobne właściwości.

3. Z treścią instrukcji powinni zapoznać się wszyscy członkowie załogi statku.

#### Wprowadzanie materiałów niebezpiecznych do portu

§ 16. 1. Wejście i przebywanie w porcie statków przewożących materiały niebezpieczne wymaga zezwolenia organu administracji żeglugi śródlądowej.

2. Przed wprowadzeniem do portu statku przewożącego materiały niebezpieczne kierownik statku powinien zgłosić właściwemu organowi administracji żeglugi śródlądowej nazwę statku oraz nazwę, klasę, ilość i właściwości przewożonych materiałów niebezpiecznych.

3. Kierownik statku wiozącego ładunki niebezpieczne, po uzyskaniu zezwolenia na wejście do portu, obowiązany jest zachować szczególne środki ostrożności przy wejściu statku do portu, przybijaniu do nabrzeża i cumowaniu.

4. Statki z materiałami niebezpiecznymi powinny być przycumowane do nabrzeży w wyznaczonych do tego celu miejscach w sposób umożliwiający szybkie ich odcumowanie i odpłynięcie w wypadku niebezpieczeństwa.

5. Miejsce postoju statku z materiałami niebezpiecznymi powinno znajdować się w bezpiecznej odległości od innych statków, magazynów, składów oraz budynków mieszkalnych.

6. Zabrania się używania ognia, nieosłoniętego światła oraz palenia tytoniu na statkach, na których znajdują się materiały niebezpieczne oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie.

7. Wszystkie urządzenia przeciwpożarowe na statku i na nabrzeżu powinny być sprawne i przygotowane do natychmiastowego użycia.

8. Podczas przerw w pracy, ładownie statków powinny być niezwłocznie zamknięte.

9. Statki przewożące materiały niebezpieczne mogą być przyjęte przez port na zimowanie pod warunkiem wyładowania niebezpiecznych ładunków. Organ administracji żeglugi śródlądowej może w poszczególnych przypadkach, zezwolić na zimowanie statków z ładunkami niebezpiecznymi, jeśli nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu innych statków i portu.

## Składowanie

§ 17. 1. Składowanie ładunków niebezpiecznych na nabrzeżach i pomostach, nawet przejściowo jest zabronione.

2. Składowanie ładunków niebezpiecznych jest dozwolone wyłącznie w pomieszczeniach przeznaczonych do tego celu.

## Przewóz materiałów niebezpiecznych poszczególnych klas

§ 18. Szczegółowe przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych poszczególnych klas zawierają załączniki B.1 i B.2 do ADN.

## Przeładunek materiałów niebezpiecznych

§ 19. 1. Przeładunek materiałów niebezpiecznych w opakowaniach lub w postaci ładunków masowych, wymienionych w załączniku nr 5 do rozporządzenia, oraz załadunek, wyładunek i odgazowywanie zbiornikowców jest dozwolone tylko w wyznaczonych do tego miejscach.

2. Przeładunek materiałów niebezpiecznych między statkami poza wyznaczonymi do tego miejscami wymaga zezwolenia właściwego organu administracji żeglugi śródlądowej.

3. Napełnianie lub opróżnianie zbiorników, samochodów-cystern, kontenerów-cystern na burcie statku wymaga zezwolenia organu administracji żeglugi śródlądowej.

## Operacje ładunkowe na zbiornikowcu

§ 20. 1. Szczegółowe wymagania dotyczące operacji ładunkowych na zbiornikowcu zawiera załącznik B.2 do ADN.

2. Przed rozpoczęciem załadunku lub wyładunku zbiornikowca należy wypełnić kwestionariusz kontrolny (Check List). Kwestionariusz wypełnia kierownik statku i osoba reprezentująca terminal przeładunkowy. Warunkiem rozpoczęcia operacji ładunkowych jest pozytywna odpowiedź na wszystkie pytania zawarte w kwestionariuszu. Wzór kwestionariusza sprawdzającego zawiera załącznik nr 5 do rozporządzenia.

3. Na bieżąco odnotowuje się w dzienniku ładunkowym czynności dokonywane podczas operacji ładunkowych na zbiornikowcu, w szczególności załadunek, wyładunek, czyszczenie zbiorników, odgazowywanie i balastowanie zbiorników ładunkowych.

## Segregacja materiałów niebezpiecznych w opakowaniach i w postaci ładunków masowych

§ 21. 1. Zabrania się sztauowania jeden na drugim ładunków należących do różnych klas materiałów niebezpiecznych. Pozioma odległość pomiędzy nimi powinna wynosić co najmniej 3 m.

2. Materiały niebezpieczne, których obecność na pokładzie wymaga dodatkowej sygnalizacji przez statek dwoma niebieskimi światłami lub stożkami, nie mogą być przewożone w tej samej ładowni z materiałami niebezpiecznymi wymagającymi dodatkowej sygnalizacji przez statek jednym niebieskim światłem lub stożkiem. Przepis

ten ma zastosowanie niezależnie od masy brutto przewożonych materiałów niebezpiecznych.

3. Materiały niebezpieczne klasy 3, wyszczególnione w punktach 11-19, 27, 28, 32, 41-57, oraz klas 6.1, 6.2, 7 i 9 nie mogą być przewożone w jednej ładowni z artykułami spożywczymi.

4. Segregacja materiałów niebezpiecznych, określona w ust. 1-3 nie dotyczy ładunków w kontenerach posiadających zamkniętą metalową konstrukcję ścian i na pojazdach drogowych posiadających zamkniętą metalową konstrukcję nadwozi. W przypadku kontenerów posiadających inną konstrukcję ścian, minimalna pozioma odległość między kontenerami zawierającymi różne klasy materiałów niebezpiecznych, o której mowa w ust. 1, może być zmniejszona do 2,4 m (szerokość kontenera).

5. Segregacja materiałów niebezpiecznych na statkach morskich i statkach żeglugi śródlądowej przewożących kontenery, dokonana zgodnie z zaleceniami kodeksu IMDG jest zgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia.

#### Sztauowanie materiałów niebezpiecznych w opakowaniach i w postaci ładunków masowych

§ 22. 1. Plan sztauerski statku powinien zawierać informacje o miejscu i warunkach przewozu materiałów niebezpiecznych na statku.

2. Zakazane jest sztauowanie materiałów niebezpiecznych w odległości mniejszej niż 1 m od pomieszczeń mieszkalnych, maszynowni, pomieszczenia sterówki i jakichkolwiek źródeł ciepła.

3. Materiały niebezpieczne powinny być zasztauowane w ładowniach statku, z wyjątkiem:

- 1) ładunków należących do klasy 2 w butlach lub cysternach,
  - 2) ładunków należących do klasy 3, 4.1, 4.2, 5.1 lub 8 w beczkach, kontenerach posiadających zamkniętą konstrukcję ścian lub na pojazdach drogowych z zamkniętą konstrukcją nadwozia,
  - 3) materiałów niebezpiecznych w szczelnych kontenerach,
  - 4) materiałów niebezpiecznych na szczelnych pojazdach drogowych,
- które mogą być przewożone na pokładach otwartych w wyznaczonych do tego celu i odpowiednio zabezpieczonych miejscach.

4. Zasztauowane na pokładzie otwartym materiały niebezpieczne wymienione w załączniku nr 6 do rozporządzenia, powinny być umiejscowione w odległości co najmniej 2 m od burt statku.

5. Sztauowanie materiałów niebezpiecznych na statkach morskich i statkach żeglugi śródlądowej przewożących kontenery, dokonane zgodnie z zaleceniami kodeksu IMDG jest zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia. W przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych masowych stosuje się zalecenia kodeksu BC.

#### Bezpieczeństwo w ładowniach i zbiornikach

§ 23. 1. W ładowniach lub zbiornikach, w których znajdują się materiały niebezpieczne nie wolno używać sprzętu załadowniczego, transportowego, urządzeń lub przedmiotów mogących wywoływać iskrzenie. Do oświetlania należy używać lamp w obudowach przeciwwybuchowych.

2. Przed wejściem do ładowni lub zbiornika zawierającego ładunki niebezpieczne, w zależności od spodziewanych zagrożeń, powinien być dokonany pomiar na zawartość gazów toksycznych, palnych i wybuchowych oraz na zawartość tlenu w powietrzu.

3. Wejście do ładowni lub zbiornika zawierającego materiały wydzielające niebezpieczne dla zdrowia pary lub gazy, dozwolone jest tylko ze sprzętem ochrony dróg oddechowych, oraz przy asekuracji osób znajdujących się na zewnątrz ładowni.

4. W ładowniach lub zbiornikach zawierających materiały niebezpieczne wydzielające ciepło oraz samoczynnie nagrzewające się, należy kontrolować zmiany temperatury i stosować wymagane środki w celu wyeliminowania zagrożenia.

5. Wszystkie przestrzenie zamknięte, nie wietrzone należy traktować jako potencjalnie niebezpieczne dla człowieka.

## Rozdział 5

### Żegluga statków przewożących materiały niebezpieczne

#### Dodatkowa sygnalizacja

§ 24. 1. Statek przewożący materiały niebezpieczne wymienione w załączniku nr 6 do rozporządzenia, powinien pokazywać, poza światłami określonymi w przepisach żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, dodatkowo:

- 1) jedno, dwa lub trzy niebieskie światła - w nocy lub przy ograniczonej widzialności,
- 2) jeden, dwa lub trzy niebieskie stożki skierowane wierzchołkiem w dół - w dzień.

2. Liczba światel i stożków jest zależna od rodzaju materiałów niebezpiecznych przewożonych na statku i określa ją załącznik nr 6 do rozporządzenia. Dla statków przewożących materiały niebezpieczne, których dokumenty transportowe zostały sporządzone zgodnie z wymogami kodeksu IMDG, liczba światel i stożków może być określona na podstawie rodzaju naklejek którymi są oznakowane materiały niebezpieczne w sposób określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

3. Nie wymagają dodatkowej sygnalizacji pokazywanej przez statek materiały niebezpieczne nie wymienione w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

4. Światła i stożki powinny być umieszczone w takim miejscu i na takiej wysokości, aby były dobrze widoczne ze wszystkich stron. W przypadku pokazywania dwóch lub trzech światel lub stożków powinny one być położone w linii pionowej w odstępnie jednego metra od siebie.

5. Jeżeli statek przewozi jednocześnie różne materiały niebezpieczne, dla których ma zastosowanie więcej niż jeden sposób dodatkowej sygnalizacji, to statek powinien pokazywać sygnalizację wymagającą największej ilości światel lub stożków.

6. Dodatkowa sygnalizacja statków przewożących materiały niebezpieczne ma zastosowanie zarówno do statków w ruchu jak i na postoju.

7. Jeżeli w zestawach pchanych lub sprzężonych znajduje się jeden lub więcej statków przewożących materiały niebezpieczne, to dodatkową sygnalizację, zgodną z wymogami niniejszego rozporządzenia, pokazuje pchacz prowadzący zestaw pchany lub statek prowadzący zestaw sprzężony.

Statki ubezpieczające i przepływające obok

§ 25. 1. Statki ubezpieczające statki przewożące materiały niebezpieczne mogą używać niebieskiego światła migającego. Statki te mogą ostrzegać inne statki zbliżające się do statków przewożących materiały niebezpieczne za pomocą ciągłego dźwiękowego sygnału syreną.

2. Inne statki przepływające obok statków przewożących ładunki niebezpieczne obowiązane są umożliwić tym statkom swobodne poruszanie się lub zwolnienie szlaku żeglugowego. Zabroniony jest również wjazd w przestrzeń wodną pomiędzy statkiem ubezpieczającym a statkiem przewożącym ładunki niebezpieczne.

#### Głębokość tranzytowa i zanurzenie statków

§ 26. Dla statków przewożących materiały niebezpieczne, pokazujących dodatkową sygnalizację zgodną z rozporządzeniem, różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem statku powinna uwzględniać dodatkowy zapas bezpieczeństwa. Aktualny zapas bezpieczeństwa na danej drodze wodnej ustalają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

#### Postój

§ 27. 1. Statki i zestawy pchane lub sprzężone, załadowane materiałami niebezpiecznymi, mogą zatrzymywać się na postój tylko w miejscach odpowiednio dla nich oznakowanych. Jeżeli z ważnych przyczyn muszą się zatrzymać w innym miejscu, to postój może mieć miejsce jedynie:

- 1) w dolnej części miejsc postoju,
- 2) w odległości co najmniej 200 metrów od mostów i innych obiektów budowlanych,
- 3) w odległości co najmniej 400 metrów poniżej lub co najmniej 1000 metrów powyżej zwartych osiedli.

2. Między statkami i zestawami pchanymi lub sprzężonymi, znajdującymi się na postoju powinien być zachowany odstęp co najmniej:

- 1) 10 metrów - jeżeli jeden z nich jest oznakowany niebieskim światłem lub stożkiem,
- 2) 50 metrów - jeżeli jeden z nich jest oznakowany dwoma niebieskimi światłami lub stożkami,
- 3) 100 metrów - jeżeli jeden z nich jest oznakowany trzema niebieskimi światłami lub stożkami.

3. W przypadku gdy na postoju znajdują się statki i zestawy pchane lub sprzężone, oznakowane różną liczbą niebieskich światel lub stożków, obowiązuje zachowanie odstępu między nimi określonego dla statków i zestawów pokazujących największą liczbę światel lub stożków.

#### Cumowanie

§ 28. 1. Statek powinien być przycumowany w taki sposób, aby możliwe było jego szybkie odcumowanie w sytuacji awaryjnej.

2. Do cumowania używa się syntetycznych lin cumowniczych. Zezwala się na użycie stalowych lin cumowniczych, tylko gdy podyktowane jest to względami bezpieczeństwa nawigacyjnego statku.

#### Śluzowanie statków

§ 29. 1. Statki załadowane materiałami których obecność na pokładzie wymaga dodatkowej sygnalizacji przez statek trzema niebieskimi światłami lub stożkami, nie mogą być śluzowane razem z innymi statkami.

2. Statki załadowane materiałami klasy 6.2 nie mogą być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.

#### Szczególne środki ostrożności

§ 30. 1. Podczas operacji ładunkowych, zarówno statek przewożący materiały niebezpieczne, jak również statki znajdujące się w jego pobliżu, powinny zachować szczególne środki ostrożności zapewniające bezpieczeństwo żeglugi.

2. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne obowiązuje zakaz palenia tytoniu, używania ognia i nieosłoniętego światła. Tablice i napisy informujące o zakazie powinny być umieszczone w widocznych miejscach. Zakaz nie obowiązuje w pomieszczeniach mieszkalnych i sterówce, pod warunkiem, że okna, drzwi, włazy i świetliki dachowe są zamknięte.

3. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne zabrania się używania silników napędzanych paliwem o temperaturze zapłonu poniżej 55<sup>o</sup> C.

4. W pobliżu miejsca postoju statków przewożących materiały niebezpieczne np. przy przejściach granicznych, na odcinkach formowania zestawów pchanych lub zespołów sprzężonych itp., wprowadza się zakaz:

- 1) palenia tytoniu,
- 2) poruszania się z otwartym ogniem,
- 3) dokonywania innych czynności mogących wywołać niebezpieczeństwo pożaru.

## Rozdział 6

### Nadzór nad bezpieczeństwem

#### Nadzór nad bezpieczeństwem

§ 31. 1. Nadzór nad bezpieczeństwem transportu materiałów niebezpiecznych w żegludze śródlądowej sprawuje właściwy miejscowo organ administracji żeglugi śródlądowej.

2. W uzasadnionych przypadkach terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej może zakazać przewożenia materiałów niebezpiecznych albo ograniczyć ten przewóz, na określonej drodze wodnej lub jej odcinku.

#### Ekspert ADN

§ 32. 1. Przewóz, przeładunek i manipulacje materiałami niebezpiecznymi na statku nadzoruje ekspert ADN.

2. Ekspertem ADN może być osoba pełnoletnia, legitymująca się ważnym świadectwem eksperta ADN.

3. Kierownik statku lub inny członek załogi statku powinien posiadać świadectwo eksperta ADN. Gdy żaden z członków załogi nie posiada stosownych uprawnień, osoba będąca ekspertem musi być zaokrętowana na statek na czas przewozu materiałów niebezpiecznych.



4. Warunkiem otrzymania świadectwa eksperta jest zdanie egzaminu ze znajomości przepisów ADN. Ekspert nadzorujący przewóz materiałów niebezpiecznych na gazowcach, lub chemikaliowcach powinien dodatkowo posiadać praktykę na tych statkach i zdać egzamin z wiedzy o eksploatacji, odpowiednio gazowców lub chemikaliowców.

5. Szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych prowadzą ośrodki uznane przez ministra właściwego do spraw transportu.

6. Egzaminy ze znajomości przepisów ADN przeprowadzają komisje egzaminacyjne na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej.

7. Świadectwa eksperta ADN wydają terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej po spełnieniu przez kandydata wymogów określonych rozporządzeniem.

8. Wzór świadectwa eksperta ADN zawiera załącznik 8 do rozporządzenia.

#### Inspekcje bezpieczeństwa statku

§ 33. 1. Inspekcje bezpieczeństwa statku obejmują:

- 1) inspekcje sprzętu przeciwpożarowego,
- 2) inspekcje instalacji elektrycznej na statku,
- 3) inspekcje instalacji ładunkowych na zbiornikowcach,
- 4) inspekcje dodatkowego wyposażenia statku.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 pkt 1), odbywają się co najmniej raz na dwa lata.

3. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 pkt 2), powinny odbywać się: w ciągu trzech lat od daty wydania świadectwa dopuszczenia statku do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz każdorazowo podczas odnawiania świadectwa dopuszczenia.

4. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 pkt 3), odbywają się co roku.

5. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 pkt 4), odbywają się zgodnie z zaleceniami zawartymi w instrukcji producenta.

6. Inspekcje powinny być dokonywane przez osoby upoważnione przez właściwe miejscowo terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

7. Świadectwa inspekcji powinny być przechowywane na statku.

#### Rozdział 7 Przepisy końcowe

§ 34. 1. W przypadkach, nie regulowanych w przepisach niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy ADN.

§ 35. Rozporządzenie nie narusza przepisów rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej w sprawie substancji chemicznych stwarzających zagrożenie dla zdrowia lub życia z dnia 21 sierpnia 1997 r. (Dz. U. Nr 105, poz. 671), oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy z dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. Nr 129, poz. 844).

§ 36. 1. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie ... miesięcy od dnia ogłoszenia.

## Wykaz ograniczeń masowych małych ilości materiałów niebezpiecznych

Klasa	Grupa ładunków określona punktami i literami wyszczególniona w klasie	Ograniczenie masowe na klasę [kg]	Ograniczenie masowe na statek [kg]
2	Punkt 2 z literą A	3 000	3 000
	Punkt 2 z literą F	300	
3	Podpunkty b) punktów 3, 4, 5, Podpunkt c) punktu 5	300	3 000
	Podpunkt c) punktu 31	3 000	
4.1	Podpunkty b) punktów 1, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17	3 000	30 000
	Podpunkty c) punktów 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17	30 000	
5.1	Punkt 41	bez ograniczeń	bez ograniczeń
5.2	Punkt 31	30 000	30 000
6.1	Podpunkty c) wszystkich punktów	3 000	3 000
7	Karty od 1 do 4	bez ograniczeń	bez ograniczeń
8	Podpunkty c) wszystkich punktów	30 000	30 000

Wzór 1 - Świadczenie dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych  
w opakowaniach i w postaci ładunków masowych

Strona 1



# RZECZPOSPOLITA POLSKA

INSPEKTORAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w .....

## ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRZEWOZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Nr .....

zgodne z wymogami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych  
śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), załącznik B.1., ust. 10 282

1. Nazwa statku .....
2. Numer rejestracyjny .....
3. Typ statku .....
4. Statek spełnia dodatkowe wymagania:
  - a) określone w ust. 10 219 pkt (1) ADN<sup>1)</sup>
  - b) określone w ust. 210 219 pkt (3) ADN<sup>1)</sup>
  - c) dotyczące konstrukcji statków posiadających podwójne poszycie kadłuba, określone w załączniku B.1 do ADN<sup>1)</sup>
5. Dozwolone odstępstwa .....
6. Świadczenie jest ważne do dnia .....  
(data)
7. Poprzednie świadectwo dopuszczenia Nr ..... zostało wydane w dniu .....  
(data)  
przez .....  
(nazwa instytucji)
8. Statek dopuszcza się do przewozu materiałów niebezpiecznych na podstawie:
  - inspekcji przeprowadzonej dnia<sup>1)</sup> .....
  - świadectwa towarzystwa klasyfikacyjnego  
wydanego przez<sup>1)</sup> ..... w dniu .....  
(nazwa) (data)
9. Specjalne upoważnienia<sup>1)</sup> .....
10. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)
11. (pieczęć) .....  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)

Podpis .....

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić

**Przedłużenie ważności świadectwa dopuszczenia do przewozów materiałów niebezpiecznych**

12. Zgodnie z załącznikiem B.1 do ADN, ust. 10 282 pkt (4), ważność świadectwa przedłuża się do dnia .....  
(data)

13. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)

14. (pieczęć) .....  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)

Podpis .....



# RZECZPOSPOLITA POLSKA

INSPEKTORAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w .....

## TYMCZASOWE ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRZEWOZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Nr .....

zgodne z wymogami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych  
śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), załącznik B.1., ust. 10 283

1. Nazwa statku .....
2. Numer rejestracyjny .....
3. Typ statku .....
4. Statek spełnia dodatkowe wymagania
  - a) określone w ust. 10 219 pkt (1) ADN<sup>1)</sup>
  - b) określone w ust. 210 219 pkt (3) ADN<sup>1)</sup>
  - c) dotyczące konstrukcji statków posiadających podwójne poszycie kadłuba, określone w załączniku B.1  
do ADN<sup>1)</sup>
5. Dozwolone odstępstwa .....
6. Tymczasowe świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych jest ważne<sup>1)</sup>
  - 6.1 do dnia .....
  - 6.2 na pojedynczą podróż z portu .....  
do portu .....
7. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)
8. (pieczęć) .....  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)
- Podpis .....

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić



# RZECZPOSPOLITA POLSKA

INSPEKTORAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w .....

## ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRZEWOZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Nr .....

zgodne z wymogami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), załącznik B.1., ust. 10 282

1. Nazwa statku .....
2. Numer rejestracyjny .....
3. Typ zbiornikowca .....
4. Rodzaj zbiorników ładunkowych:
  - a) niezależne <sup>1)2)</sup>
  - b) integralne – tworzące część kadłuba statku <sup>1)2)</sup>
  - c) zbiorniki niezintegrowane z kadłubem statku <sup>1)2)</sup>
5. Rodzaj zbiorników ładunkowych:
  - a) ciśnieniowe <sup>1)2)</sup>
  - b) zamknięte <sup>1)2)</sup>
  - c) otwarte zabezpieczone tłumikami ognia <sup>1)2)</sup>
  - d) otwarte <sup>1)2)</sup>
6. Ciśnienie otwierające zawory szybkiego odpowietrzania / zawory bezpieczeństwa ..... kPa<sup>1)2)</sup>
7. Dodatkowe wyposażenie:
  - a) urządzenie do próbkowania:

typu zamkniętego .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
typu częściowo zamkniętego .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
otwory do próbkowania .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
  - b) instalacja mgły wodnej ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
  - c) instalacja podgrzewania ładunku:

możliwość korzystania z brzegowej	
instalacji podgrzewania ładunku .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
statkowa instalacja	
podgrzewania ładunku .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
  - d) instalacja oładzania ładunku ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
  - e) pomieszczenie pompowni  
ładunkowej pod pokładem ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
8. Instalacja elektryczna:
  - a) klasa odporności na temperatury .....
  - b) grupa zabezpieczenia przeciwwybuchowego .....

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić

<sup>2)</sup> jeżeli statek posiada różne typy zbiorników ładunkowych, wypełnij tabelę na str. 3

9. Rata przeładunkowa ..... m<sup>3</sup>/h
10. Dopuszczalna gęstość względna .....
11. Dozwolone odstępstwa .....
12. Świadczenie jest ważne do dnia .....  
(data)
13. Poprzednie świadectwo dopuszczenia... Nr ..... zostało wydane w dniu .....  
(data)  
przez .....  
(nazwa instytucji)
14. Statek dopuszcza się do przewozu materiałów niebezpiecznych, wymienionych w załączniku do niniejszego świadectwa, na podstawie:  
- inspekcji rzeczoznawcy dnia<sup>1)</sup> .....  
- świadectwa towarzystwa klasyfikacyjnego  
wydanego przez<sup>1)</sup> ..... w dniu .....  
(nazwa) (data)
15. Specjalne upoważnienia<sup>1)</sup> .....
16. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)
17. (pieczęć)  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)
- Podpis .....

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić

**Przedłużenie ważności świadectwa dopuszczenia do przewozów materiałów niebezpiecznych**

18. Zgodnie z załącznikiem B.1 do ADN, ust. 10 282 pkt (4), ważność świadectwa przedłuża się  
do dnia .....  
(data)
19. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)
20. (pieczęć)  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)
- Podpis .....

Jeżeli statek posiada zbiorniki różniące się swoją konstrukcją i wyposażeniem, należy wypełnić poniższą tabelę

Numer zbiornika ładunkowego	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Zbiornik niezależny												
Zbiornik integralny												
Zbiornik niezintegrowany												
Zbiornik ciśnieniowy												
Zbiornik zabezpieczony tłumikami ognia												
Zbiornik otwarty												
Ciśnienie otwierające zawory szybkiego odpowietrzania												
Urządzenie do próbkowania – zamknięte												
Urządzenie do próbkowania - częściowo zamknięte												
Otwory do próbkowania												
Instalacja mgły wodnej												
Możliwość korzystania z brzegowej instalacji do podgrzewania ładunku												
Instalacja podgrzewania ładunku												
Instalacja chłodzenia ładunku												





# RZECZPOSPOLITA POLSKA

INSPEKTORAT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w .....

## TYMCZASOWE ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRZEWOZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Nr .....

zgodne z wymogami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych  
śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), załącznik B.1., ust. 10 283

1. Nazwa statku .....
2. Numer rejestracyjny .....
3. Typ zbiornikowca .....
4. Rodzaj zbiorników ładunkowych:
  - a) niezależne <sup>1)2)</sup>
  - b) integralne – tworzące część kadłuba statku <sup>1)2)</sup>
  - c) zbiorniki niezintegrowane z kadłubem statku <sup>1)2)</sup>
5. Rodzaj zbiorników ładunkowych:
  - a) ciśnieniowe <sup>1)2)</sup>
  - b) zamknięte <sup>1)2)</sup>
  - c) otwarte zabezpieczone tłumikami ognia <sup>1)2)</sup>
  - d) otwarte <sup>1)2)</sup>
6. Ciśnienie otwierające zawory szybkiego odpowietrzania / zawory bezpieczeństwa ..... kPa<sup>1)2)</sup>
7. Dodatkowe wyposażenie:
  - a) urządzenie do próbkowania:

typu zamkniętego .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
typu częściowo zamkniętego .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
otwory do próbkowania .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
  - b) instalacja mgły wodnej ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
  - c) instalacja podgrzewania ładunku:

możliwość korzystania z brzegowej	
instalacji podgrzewania ładunku .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
statkowa instalacja	
podgrzewania ładunku .....	tak/nie <sup>1)2)</sup>
  - d) instalacja ochładzania ładunku ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
  - e) pomieszczenie pompowni  
ładunkowej pod pokładem ..... tak/nie <sup>1)2)</sup> |
8. Instalacja elektryczna:
  - a) klasa odporności na temperatury .....
  - b) grupa zabezpieczenia przeciwybuchowego .....

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić

<sup>2)</sup> jeżeli statek posiada różne typy zbiorników ładunkowych, wypełnij tabelę na str. 2

9. Rata przeladunkowa ..... m<sup>3</sup>/h
10. Dopuszczalna gęstość względna .....
11. Dozwolone odstępstwa .....
12. Tymczasowe świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych jest ważne<sup>1)</sup>
- 13.1 do dnia .....
- 13.2 na pojedynczą podróż z portu .....  
do portu
13. Miejsce wydania ..... dnia .....  
(data)
14. (pieczęć) .....  
Wydane przez .....  
(nazwa instytucji)
- Podpis .....

Jeżeli statek posiada zbiorniki różniące się swoją konstrukcją i wyposażeniem, należy wypełnić poniższą tabelę

Numer zbiornika ładunkowego	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Zbiornik niezależny												
Zbiornik integralny												
Zbiornik niezintegrowany												
Zbiornik ciśnieniowy												
Zbiornik zabezpieczony tłumikami ognia												
Zbiornik otwarty												
Ciśnienie otwierające zawory szybkiego odpowietrzania												
Urządzenie do próbkowania - zamknięte												
Urządzenie do próbkowania - częściowo zamknięte												
Otwory do próbkowania												
Instalacja mgły wodnej												
Możliwość korzystania z brzegowej instalacji do podgrzewania ładunku												
Instalacja podgrzewania ładunku												
Instalacja chłodzenia ładunku												

Tabela maksymalnych dopuszczalnych ilości materiałów niebezpiecznych, które mogą być przewożone na statku (materiałów niebezpiecznych nie ujętych w tabeli nie obowiązują ograniczenia ilościowe w przewozie)

Klasa	Grupa ładunków określona punktami i literami wyszczególnienia w klasie	Maksymalna dopuszczalna masa brutto dla wszystkich ładunków z danej grupy [kg]	
		przy przewozie kilku różnych ładunków niebezpiecznych na statku	przy przewozie jednego ładunku niebezpiecznego na statku
1	punkty od 1 do 12	15 000*	15 000*
	punkty od 13 do 25	50 000*	50 000*
	punkty od 26 do 34	300 000*	300 000*
	punkty od 35 do 47	bez ograniczeń	bez ograniczeń
	punkty 48, 49	15 000*	15 000*
	punkt 50	300 000*	300 000*
	punkt 51	bez ograniczeń	bez ograniczeń
	wszystkie punkty	**	**
2	T, TC, TE, TO, TFC, TOC	60 000	120 000
	F	120 000	300 000
3	punkty od 1 do 5, podpunkty a) lub b) punktów od 21 do 26	120 000	300 000
	punkty 12, 13, 11 do 19, 27, podpunkty a) lub b) punktów od 41 do 57, punkt 28, podpunkty c) punktów 32 i 33	60 000	120 000
	osobno punkty 12 lub 13	15 000	30 000
	podpunkty c) punktu 31	300 000	bez ograniczeń
4.1	podpunkty b) punktów 31, 32, 41, 42	10 000	15 000
	podpunkty b) punktów 26, 33 do 40, 43 do 46	60 000	120 000
5.2	podpunkty b) punktów 1, 2, 11, 12	10 000	15 000
	pozostałe punkty	60 000	120 000
6.1	wszystkie punkty nie posiadające podpunktów	15 000	30 000
	podpunkty a) wszystkich punktów	60 000	120 000
	podpunkty b) wszystkich punktów	120 000	300 000
7		ograniczenia dot. maks. dopuszczalnej radioaktywności mat. promieniotwórczych zawiera ust. 71 401 ADN	
8	podpunkty a) wszystkich punktów, punkty: 6, 14, 15,	120 000	300 000
	punkty: 32, 37, 53, 54	300 000	bez ograniczeń
9	podpunkty b) wszystkich punktów	120 000	300 000

\* - maksymalna dopuszczalna masa netto

\*\* - najmniejsza z dopuszczalnych mas netto przewożonych grup ładunków klasy 1, według kolejności: 15 000 kg, 50 000 kg, 300 000 kg, bez ograniczeń

Treść metalowej tablicy informacyjnej umieszczanej na burcie statku nie przewożącego materiałów niebezpiecznych będącego w zestawie pchanym

Świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych Nr ...

Wydane przez ...

Ważne do ...

(Stempel organu administracji żeglugi śródlądowej)

## Wzór kwestionariusza kontrolnego (Check List) dla zbiornikowców

Strona 1

## Kwestinariusz kontrolny (Check List ADN)

### Kontrola przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i stosowania środków ostrożności podczas operacji ładunkowych na zbiornikowcu

**Dane dotyczące statku**.....  
(nazwa statku)Nr .....  
(nr identyfikacyjny).....  
(typ statku)**Dane dotyczące operacji za-/ wyladunku**.....  
(brzożowa instalacja za / wyladownicza).....  
(miejsce).....  
(data).....  
(czas)**Dane dotyczące ładunku**

Ilość ładunku m <sup>3</sup>	Nazwa ładunku	Nr identyfikacyjny	Klasa / punkt wyszczególnienia
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....

**Dane dotyczące ostatniego ładunku<sup>1)</sup>**

Nazwa ładunku	Nr identyfikacyjny	Klasa / punkt wyszczególnienia
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

<sup>1)</sup> wypełnić w przypadku operacji załadunku

Rata za-/ wyladunkowa (nie wypełniać w przypadku gazowców)							
		Uzgodniona rata za-/ wyladunkowa					
Nazwa ładunku	Nr zbiornika	Etap początkowy		Połowa przeładunku		Etap końcowy	
		rata [m <sup>3</sup> /h]	ilość [m <sup>3</sup> ]	rata [m <sup>3</sup> /h]	ilość [m <sup>3</sup> ]	rata [m <sup>3</sup> /h]	ilość [m <sup>3</sup> ]

Czy rurociągi ładunkowe są resztkowane po załadunku lub wyladunku za pomocą instalacji do odsysania lub przez przedmuchiwanie ?

przez odsysanie..... TAK / NIE <sup>1)</sup>

przez przedmuchiwanie ..... TAK / NIE <sup>1)</sup>

Jeżeli są osuszane przedmuchianiem, to w jaki sposób ?

.....  
(np. powietrzem, gazem obojętnym)

..... kPa  
(pod ciśnieniem)

**Pytania do kierownika statku i do osoby reprezentującej terminal przeładunkowy**

Operacja załadunku lub wyladunku może być rozpoczęta pod warunkiem pozytywnej odpowiedzi na wszystkie pytania kwestionariusza.

Pytania nie mające zastosowania powinny być skreślone.

W przypadku braku odpowiedzi twierdzącej na wszystkie pytania kwestionariusza operacja załadunku lub wyladunku może być rozpoczęta tylko za zgodą organu administracji żeglugi śródlądowej.

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić

Pytanie	Statek	Terminal przeładunkowy
1. Czy statek posiada świadectwo dopuszczenia do przewozu materiałów niebezpiecznych ?	o*)	o*)
2. Czy kierownik statku otrzymał pisemne instrukcje postępowania wypadkowego od załadowcy ?	o*)	o*)
3. Czy statek jest bezpiecznie zacumowany ? <sup>1)</sup>	o	-
4. Czy w części dziobowej i rufowej możliwy jest bezpieczny dostęp do statku od strony lądu, szczególnie w przypadku ewakuacji awaryjnej ? <sup>2)</sup>	o	o
5. Czy miejsce załadunku lub wyładunku jest odpowiednio oświetlone, a zwłaszcza drogi ewakuacyjne ?	o	o
6. Połączenie statek - ląd: <sup>3)</sup>		
6.1. Czy rurociągi ładunkowe łączące statek z lądem znajdują się w dobrym stanie ?	-	o
6.2. Czy rurociągi są właściwie połączone ?	o	o
6.3. Czy połączenia kołnierzowe posiadają uszczelki ?	-	o
6.4. Czy jest komplet śrub łączących i czy zostały odpowiednio dociągnięte ?	o	o
6.5. Czy elastyczne rurociągi i brzegowe ramiona ładunkowe mają swobodę poruszania się we wszystkich kierunkach ?	-	o
7. Czy zostały prawidłowo zaślepione nieużywane połączenia kołnierzowe rurociągów ładunkowych i wentylacyjnych ?	o	o
8. Czy wianiki ściętkowe znajdują się w miejscach połączeń rurociągów będących w użyciu ?	o	o
9. Czy przenosne połączenia rurociągów balastowych i żezowych z jednej strony z rurociągami ładunkowymi z drugiej strony są rozłączone ?	o	-
10. Czy zapewniony jest stały nadzór eksperta nad operacjami załadunku lub wyładunku ? <sup>4)</sup>	o	o
11. Czy działa uzgodniony system łączności statek-ląd ? <sup>5)</sup>	o	o
12.1. Czy instalacja odbioru par gazów na statku, jeżeli jest to możliwe, jest podłączona do odpowiedniej instalacji brzegowej ?	o	o
12.2. Czy upewniono się, że ciśnienie instalacji brzegowej nie przekracza ciśnienia otwarcia zaworów szybkiego odpowietrzania ?	o	o
13. Czy ustalono sposób postępowania na wypadek alarmu i awaryjnego wstrzymania operacji ładunkowej ? <sup>6)</sup>	o	o
14. Najważniejsze czynności zabezpieczające:		
- Czy instalacja przeciwpożarowa jest sprawna, a sprzęt przeciwpożarowy gotowy do natychmiastowego użycia ?	o	o
- Czy wszystkie zawory i urządzenia odcinające są ustawione w odpowiedniej pozycji otwarte / zamknięte ?	o	o
- Czy przestrzegany jest zakaz palenia tytoniu ?	o	o
- Czy statkowe urządzenia grzewcze, kuchenki i chłodziarki są odłączone od zasilania ?	o	-
- Czy statkowa instalacja gazu skroplonego jest odcięta przez główny zawór kontrolny ?	o	-

Pytanie	Statek	Terminal przeładunkowy
cd. 14.  Czy odłączono napięcie we wszystkich gniazdach statkowej instalacji elektrycznej ?  - Czy odłączono zasilanie radaru na statku ?  - Czy urządzenia elektryczne, które powinny być wyłączone są wyłączone ?  - Czy zamknięto wszystkie okna i drzwi ?	  0  0  0  0	  -  -  -  -
15. Czy przed rozpoczęciem wyladunku ciśnienie robocze statkowej pompy ładunkowej zostało dopasowane do dopuszczalnego ciśnienia roboczego brzegowej instalacji ładunkowej ?	0	-
16. Czy działa we właściwy sposób instalacja alarmowa poziomu ładunku ?	0	-
17. Czy urządzenia kontrolujące poziom ładunku uruchamiające system zabezpieczania przed przełaniem zostały sprawdzone i są gotowe do działania ?	0	0
18. Czy pokrywy włazów do zbiorników oraz otwory inspekcyjne, sondażowe i próbkowania są zamknięte lub zabezpieczone tłumikami ognia ?  (Wypełniać tylko „0”, w przypadku załadunku lub wyladunku substancji, które powinny być przewożone na statku z zamkniętymi zbiornikami lub z otwartymi zbiornikami zabezpieczonymi tłumikami ognia)	0	-
Sprawdzono, wypełnione i podpisane  <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>ze strony statku:</p> <p>..... (imię i nazwisko - wielkimi literami)</p> <p>..... (podpis)</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>ze strony terminalu:</p> <p>..... (imię i nazwisko - wielkimi literami)</p> <p>..... (podpis)</p> </div> </div>		

\*<sup>1)</sup> wypełnić w przypadku operacji załadunkowej

- <sup>1)</sup> Bezpieczne zacumowanie statku uniemożliwia jego poruszanie się względem nabrzeża w taki sposób, że utrudniałoby to pracę urządzeń przeładunkowych. Należy uwzględniać wszystkie czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo zacumowania, a w szczególności przewidywane zmiany poziomu wody.
- <sup>2)</sup> Wejście na pokład statku i ewakuacja powinno być możliwe w każdym momencie postoju statku przy nabrzeżu. Jeżeli od strony ładunku nie ma żadnej, lub jest tylko jedna droga ewakuacyjna, statek powinien być wyposażony w odpowiedni sprzęt ewakuacyjny od strony wody (np. opuszczane pontony).
- <sup>3)</sup> Przez rurociągi ładunkowe rozumie się rurociągi oraz brzegowe ramiona ładunkowe. Aktualne świadectwo inspekcji statkowych rurociągów ładunkowych powinno być przechowywane na burcie statku. Dopuszcza się do użycia jedynie rurociągi spełniające określone wymagania techniczne dla przeładunku danej substancji niebezpiecznej. Należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki, aby rurociągi ładunkowe łączące statek z instalacją brzegową nie zostały uszkodzone. W szczególności należy uwzględnić zmiany poziomu wody, wpływ przepływających obok statków oraz czynności związane z załadunkiem lub wyladunkiem.  
Wszystkie połączenia kołnierżowe powinny posiadać uszczelki oraz komplet śrub łączących w celu wyeliminowania możliwości wycieku substancji niebezpiecznej.
- <sup>4)</sup> Operacje ładunkowe powinny być nadzorowane ze strony statku oraz terminalu, tak aby najszybciej jak jest to możliwe wykryć ewentualne zagrożenie i podjąć środki w celu jego wyeliminowania.
- <sup>5)</sup> Sprawny system łączności statek - ładunek jest ważnym elementem bezpieczeństwa operacji ładunkowych. Urządzenia łączności powinny posiadać odpowiednie zabezpieczenia przeciwwybuchowe i powinny być łatwo dostępne dla osób pełniących nadzór nad załadunkiem lub wyladunkiem.
- <sup>6)</sup> Przed rozpoczęciem załadunku lub wyladunku procedury na wypadek alarmu i awaryjnego wstrzymania operacji ładunkowej powinny być uzgodnione między kierownikiem statku i przedstawicielem terminalu. Należy brać pod uwagę specyficzne właściwości substancji niebezpiecznej.



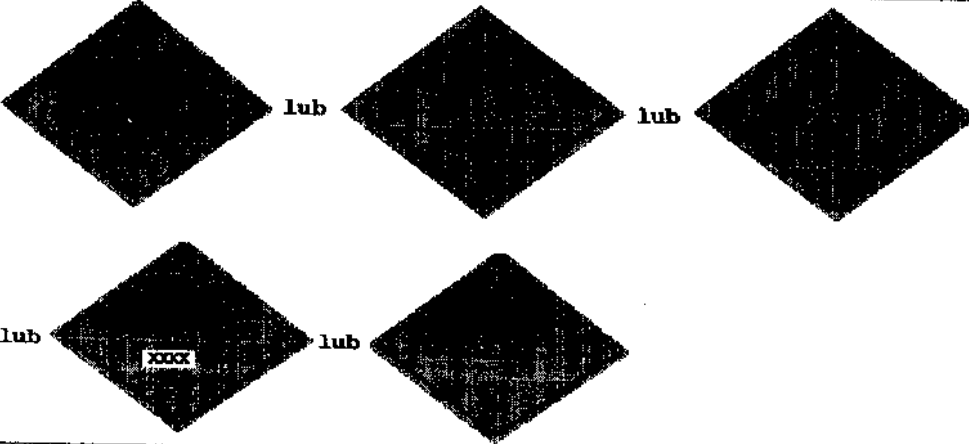
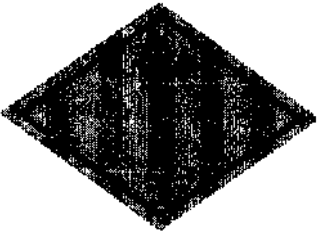

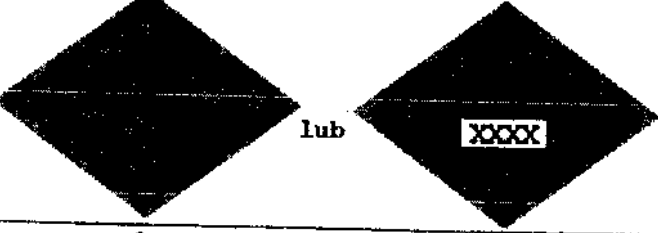
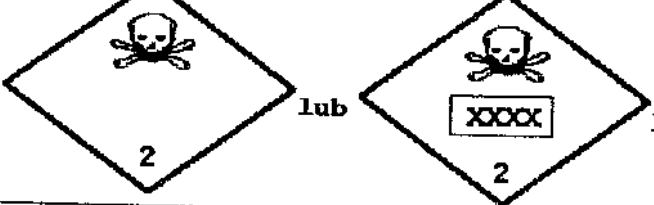
Wykaz materiałów niebezpiecznych, których obecność na burcie statku wymaga dodatkowej sygnalizacji pokazywanej przez statek, w postaci:

- 1) jednego, dwóch lub trzech niebieskich świateł - w nocy lub przy ograniczonej widzialności,
- 2) jednego, dwóch lub trzech niebieskich stożków skierowanych wierzchołkiem w dół - w dzień

Klasa	Grupa ładunków	Masa brutto [kg]	Liczba świateł / stożków
1	wszystkie podklasy z wyjątkiem 1.4	> 60	3
	podklasa 1.4 z wyjątkiem 1.4 S	>500	1
2	T, TC, TF, TO, TFC, TOC	> 1 000	2
	F	> 3 000	1
3	podpunkt a) lub b) punktów 1 do 5 punkt 6 podpunkty b) punktu 7	> 3 000	1
	podpunkty a) punktów 21 do 27, punkt 28	> 1 000	2
	podpunkty b) punktów 21 do 27	> 3 000	1
	punkty 12, 13, 11 do 19, podpunkty a) lub b) punktów 41 do 57	> 1 000	2
	podpunkty c) punktów 5, 31 do 34, 61	> 30 000	1
4.1	podpunkty b) punktów 31, 32, 41, 42	> 60	3
4.2	wszystkie punkty	> 30 000	1
4.3	wszystkie punkty	> 30 000	1
5.2	podpunkty b) punktów 1, 2, 11, 12	> 60	3
	wszystkie punkty z wyjątkiem podpunktów b) punktów 1, 2, 11, 12 i punktu 31	> 1 000	1
6.1	punkty nie posiadające podpunktów, podpunkty a) wszystkich punktów	> 1 000	2
	podpunkty b) wszystkich punktów	> 1 000	2
7	karty 5 do 13		2
8	punkty 6, 14, 15, podpunkty a) wszystkich punktów	> 3 000	2
	podpunkty b) punktów 32, 37, 53, 54, 64, 68	> 30 000	1
9	podpunkt b) wszystkich punktów	> 3 000	2

Wykaz materiałów niebezpiecznych, według rodzaju naklejek którymi są oznakowane, których obecność na burcie statku wymaga dodatkowej sygnalizacji pokazywanej przez statek, w postaci:

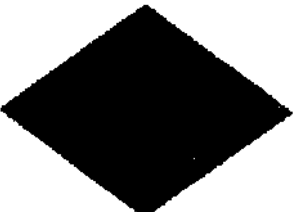

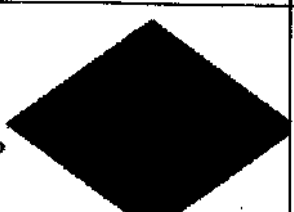
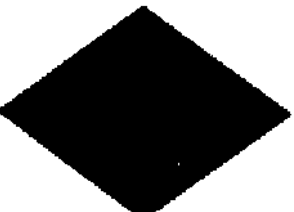

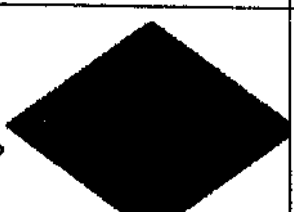






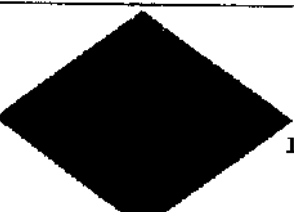
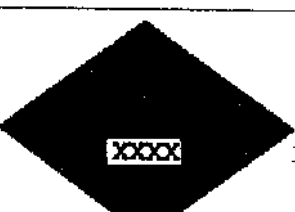
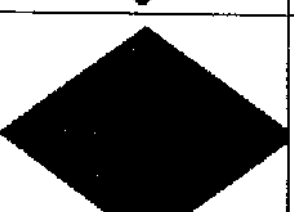





- 1) jednego, dwóch lub trzech niebieskich świateł - w nocy lub przy ograniczonej widzialności,
- 2) jednego, dwóch lub trzech niebieskich stożków skierowanych wierzchołkiem w dół - w dzień



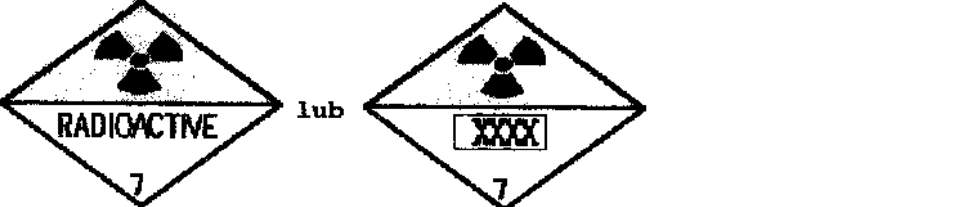



Naklejki	Liczba stożków / świateł
	3
	1
	0
	0
	2

\* - litera grupy zgodności, z wyjątkiem S


\*\* - numer podklasy

XXXX - numer identyfikacyjny i litera grupy zgodności

Nalepki			Liczba stożków / świateł		
	lub		lub		1
	lub		lub		1
	lub		lub		0
	lub		lub		1
	lub		lub		1
	lub		lub		0
	lub				1

Nalepki	Liczba stożków / świateł
	2
	0
	2
	2
	2
	2

Wzór świadectwa eksperta ADN  
(format A6, kolor pomarańczowy)



RZECZPOSPOLITA POLSKA

**ŚWIADECTWO EKSPERTA  
ADN**

(Awers)

Nr .....

**Nazwisko** .....

**Imiona** .....

**Data urodzenia** .....

**Miejsce urodzenia** .....

**Obywatelstwo** .....

Podpis posiadacza .....

Posiadacz świadectwa posiada uprawnienia eksperta ADN i spełnia wymagania określone w ustępach 10315 / 210 315, 210 317, 210 318<sup>\*)</sup> Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi

Ważne do .....

Wydane przez .....

Data .....

(pieczęć)

Podpis .....

<sup>\*)</sup> niepotrzebne skreślić

(Rewers)

**Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

Skierowano do druku 10 lutego 2000 r.

Cena - 5,25 zł + 22% VAT

