



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-11-09

Druk nr 1775
Warszawa, 11 marca 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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

**- o zmianie ustawy o żegludze
śródlądowej oraz ustawy o dozorze
technicznym** wraz z projektami aktów
wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorze technicznym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1057) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 w ust. 1 dodaje się pkt 8 – 11 w brzmieniu:

„8) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederację Szwajcarską;

9) państwo trzecie – państwo niebędące państwem członkowskim;

10) dokument bezpieczeństwa statku – wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej, świadectwo zdolności żeglugowej albo uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej;

11) dokument dopuszczający statek do żeglugi – dokument bezpieczeństwa statku albo inny dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, potwierdzający dopuszczenie statku do żeglugi po wodach śródlądowych tego państwa.”;

2) w art. 9 po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu:

„2a. Do właściwości dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 2b, należy także przeprowadzanie:

1) pomiaru statku;

2) inspekcji technicznej statku.

2b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statku i inspekcji technicznej statku, kierując się kryteriami ekonomicznymi i intensywnością ruchu

żeglugowego.

2c. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, o których mowa w ust. 2a, działają jako organ inspekcyjny.”;

3) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2 – 8 i 10, wykonują uprawnieni do inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej „inspektorami”.”;

4) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. Zadania organu inspekcyjnego, o którym mowa w art. 9 ust. 2a, wykonuje powoływana i odwoływana przez ten organ techniczna komisja inspekcyjna, zwana dalej „komisją inspekcyjną”.

2. W skład komisji inspekcyjnej wchodzi przewodniczący i eksperci. Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy okrętów oraz budowy silników okrętowych w zakresie żeglugi śródlądowej i specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem.”;

5) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że dokument dopuszczający statek do żeglugi jest nieważny lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor wzywa armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń.

2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji:

- 1) braku dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi,
- 2) zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego,
- 3) że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi
– inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji

administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.

3. O każdym przypadku naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, o zatrzymaniu statku oraz o wydanej decyzji powiadamia się na piśmie, wraz z uzasadnieniem, administrację państwa, w którym został wystawiony dokument dopuszczający statek do żeglugi, w terminie 7 dni od dnia stwierdzenia naruszenia.”;

6) w art. 15:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych może uprawiać:

- 1) statek polski;
- 2) statek innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego w zakresie i na warunkach określonych w:
 - a) ustawie,
 - b) umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską albo Unię Europejską z państwem przynależności statku;
- 3) statek państwa trzeciego w zakresie i na warunkach określonych w umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z państwem przynależności statku.

2. W przypadku braku umowy międzynarodowej, statek, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3, może uprawiać żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych po uzyskaniu pozwolenia:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu – w przypadku prowadzenia regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem państwa trzeciego;
- 2) dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego terytorialnie dla miejsca przekroczenia granicy Rzeczypospolitej Polskiej – w pozostałych przypadkach.”,

b) uchyla się ust. 3a,

c) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Pozwolenie wydaje się na podstawie wyników inspekcji statku dokonanej przez organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, potwierdzającej, że wymiary statku odpowiadają warunkom drogi wodnej, a jego stan techniczny i wyposażenie są zgodne z polskimi przepisami.

5. Pozwolenie może być wydane na jedną podróż lub na czas określony, nie dłuższy jednak niż termin ważności dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi. Wydane pozwolenie może zastrzegać obowiązek korzystania z usług pilota, jeżeli kierownik statku nie posiada polskiego dokumentu kwalifikacyjnego lub dokumentu uznanego na podstawie art. 35 ust. 5.”,

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory i tryb wydawania pozwoleń, w zależności od tego, czy pozwolenia dotyczą regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa czy innych przypadków uprawiania żeglugi, z uwzględnieniem zakresu inspekcji, rodzaju, przeznaczenia, stanu technicznego i wyposażenia statku.”;

7) w art. 17 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Uznaje się zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej wydane zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami 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.”;

8) w art. 18:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1 i 2, może być wpisany statek stanowiący własność osoby fizycznej mającej obywatelstwo innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego lub osoby prawnej mającej siedzibę w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim, po przedstawieniu dokumentu

stwierdzającego prawo własności do statku oraz innych dokumentów, o których mowa w ust. 4.”,

b) uchyla się ust. 6;

9) w art. 26:

a) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Pomiar statku przeprowadza, na wniosek armatora, organ inspekcyjny, wydając zaświadczenie z pomiaru statku.

4. Na podstawie zaświadczenia z pomiaru statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje świadectwo pomiarowe na okres nie dłuższy niż 15 lat.”,

b) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Za świadectwo pomiarowe i czynności pomiaru statku pobiera się opłaty. Wysokość opłaty za świadectwo pomiarowe określa załącznik do ustawy.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzory:

a) wniosku o przeprowadzenie pomiaru statku,

b) zaświadczenia z pomiaru statku,

c) świadectw pomiarowych;

2) sposób i zakres wykonywania czynności pomiaru statku;

3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności pomiaru statku, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 1 000 zł.”,

c) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, należy uwzględnić odpowiednio:

1) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych oraz ujednoczenia treści stosowanych dokumentów;

2) rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku, postanowienia konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej;

- 3) koszty osobowe i rzeczowe związane z wykonaniem czynności pomiaru statku, w zależności od rodzaju czynności, miejsca wykonania czynności albo czasu niezbędnego na ich wykonanie.”;

10) po art. 26 dodaje się art. 26a w brzmieniu:

„Art. 26a. 1. Organ inspekcyjny może powierzyć wykonanie określonych czynności pomiaru statku upoważnionym w tym celu podmiotom. W takim przypadku opłata za wykonanie tych czynności stanowi przychód wykonującego je podmiotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje wyniki z wykonanych czynności pomiaru statku organowi inspekcyjnemu, który na ich podstawie wydaje zaświadczenie z pomiaru statku.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania czynności pomiaru statku, oraz sposób ich upoważniania do wykonywania tych czynności, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

4. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności pomiaru statku.”;

11) art. 28 – 34 otrzymują brzmienie:

„Art. 28. 1. Statek może być dopuszczony do żeglugi po uzyskaniu jednego z następujących dokumentów bezpieczeństwa statku:

- 1) wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 2) wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 3) świadectwa zdolności żeglugowej,
- 4) uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej

– stwierdzających, że statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa określonym w art. 27 pkt 1 – 4.

2. W dokumencie bezpieczeństwa statku określa się także skład załogi niezbędny do zapewnienia bezpiecznej żeglugi.

3. Dokument bezpieczeństwa statku wydaje oraz przedłuża termin jego ważności dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora.

4. Do żeglugi może być dopuszczony także statek, który posiada wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego albo świadectwo wydane zgodnie z art. 22 Konwencji o żegludze na Renie.

5. Uznaje się dokument dopuszczający statek do żeglugi wydany przez państwo trzecie zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej. W takim przypadku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje, po przeprowadzeniu inspekcji statku, pozwolenie, o którym mowa w art. 15 ust. 2 pkt 2.

Art. 29. 1. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej uprawnia do żeglugi po polskich śródlądowych drogach wodnych lub śródlądowych drogach wodnych innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich, w danym rejonie pływania.

2. W przypadku wprowadzenia przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych na określonych drogach wodnych tego państwa, w celu dopuszczenia do żeglugi na tych drogach, należy uzyskać dodatkowy wpis do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej we właściwym organie tego państwa.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich z podziałem na rejony pływania, do których stosuje się wymagania techniczne dla statków objętych obowiązkiem posiadania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, mając na względzie zapewnienie harmonizacji warunków wydawania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

4. W celu dokonania zmian we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, stwierdzającej spełnienie wymagań technicznych dla tego rejonu pływania.

Art. 30. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla:

- 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,

- 2) statków, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³,
- 3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2, lub przemieszczania takich statków w zestawach sprzężonych,
- 4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów
– uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.

Art. 31. Wymogu uzyskania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej nie stosuje się do:

- 1) promów;
- 2) statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 32. 1. Do wniosku o wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć:

- 1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej lub dokument wydany przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską;
- 2) świadectwo pomiarowe, jeżeli statek podlega obowiązkowi pomiarowemu;
- 3) decyzję Transportowego Dozoru Technicznego dopuszczającą do eksploatacji kotły parowe lub zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do procesów technologicznych, jeżeli statek jest wyposażony w takie kotły lub zbiorniki;
- 4) dla statku nowo zbudowanego, przebudowanego lub wpisanego do rejestru po raz pierwszy, dodatkowo:
 - 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.

2. Podstawę do wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej stanowią kopie lub wyciągi dokumentów wymienionych w ust. 1.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1.

4. We wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się zmian na wniosek armatora.

5. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio w sprawie o przedłużenie terminu ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

Art. 33. 1. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż:

- 1) 5 lat – w przypadku statku pasażerskiego;
- 2) 10 lat – w przypadku statku innego niż określony w pkt 1.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, może przedłużyć termin ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej bez przeprowadzenia inspekcji technicznej statku na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, jeżeli statek jest przebudowywany lub znajduje się w miejscu, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji technicznej. Przedłużenie terminu ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej odnotowuje się w tym świadectwie.

3. W przypadku gdy wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uległo zniszczeniu, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora.

Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi rejestr wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb wydawania, przedłużania, cofania i dokonywania zmian wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 2) wzór wniosku o wydanie, przedłużenie lub dokonanie zmian we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej,
- 3) wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 4) wzór rejestru wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej

– kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.”;

12) po art. 34a dodaje się art. 34b – 34o w brzmieniu:

„Art. 34b. 1. W celu wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora.

2. Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2, mając na względzie rejony pływania oraz rodzaj i przeznaczenie statków, a także konieczność zapewnienia ich bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa osób przebywających na statkach.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla drogi wodnej może, w drodze decyzji administracyjnej, udzielić odstępstwa od niektórych wymagań technicznych w zakresie wyposażenia statku, dla statków uprawiających żeglugę na ograniczonych obszarach geograficznych lub obszarach portowych, biorąc pod uwagę charakter drogi wodnej, rodzaj i przeznaczenie statku, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi.

5. Organ inspekcyjny może odstąpić od przeprowadzenia w całości lub w części inspekcji technicznej, jeżeli z dokumentu wydanego przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską wynika, że statek spełnia całkowicie lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.

6. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych przez Komisję Europejską.

Art. 34c. 1. Organ inspekcyjny wykonuje, w ramach inspekcji technicznej, czynności inspekcyjne obejmujące w szczególności badania techniczne statku oraz jego wyposażenia.

2. Po przeprowadzeniu inspekcji technicznej wydaje się zaświadczenie z przeprowadzenia inspekcji technicznej.

3. Za czynności inspekcyjne pobiera się opłaty.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzory:

- a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej,
- b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej;

2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;

3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 2 000 zł.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, należy uwzględnić odpowiednio:

- 1) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych oraz ujednoczenia treści stosowanych dokumentów;
- 2) rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku oraz rejony pływania;
- 3) koszty osobowe i rzeczowe związane z przeprowadzeniem czynności inspekcyjnych, w zależności od rodzaju czynności, miejsca wykonywania czynności albo czasu niezbędnego na ich wykonanie.

Art. 34d. 1. Organ inspekcyjny może powierzyć wykonanie określonych czynności inspekcyjnych upoważnionym w tym celu podmiotom. W takim przypadku opłata za wykonanie tych czynności stanowi przychód wykonującego je podmiotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje wyniki z wykonanych czynności inspekcyjnych organowi inspekcyjnemu, który na ich podstawie wydaje zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania czynności inspekcyjnych, oraz sposób ich upoważniania do wykonywania tych czynności, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

4. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności inspekcyjnych.

Art. 34e. 1. Armator jest obowiązany:

- 1) przedstawić statek do inspekcji technicznej:
 - a) wstępnej – przed wprowadzeniem statku do eksploatacji,

b) okresowej – przed upływem terminów określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku;

2) na żądanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji technicznej, przedłożyć wszystkie dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;

3) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do umożliwienia przeprowadzenia inspekcji technicznej.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3, wlicza się w koszty eksploatacji statku.

3. Inspekcję techniczną przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 34f. 1. W przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wzywa armatora do przedstawienia statku do inspekcji technicznej doraźnej.

2. Organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji technicznej doraźnej, potwierdza zdolność żeglugową statku.

Art. 34g. 1. W przypadku znaczących zmian lub napraw, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku, w szczególności na stabilność konstrukcji, żeglowność, zdolność wykonywania manewrów, rodzaj i przeznaczenie statku, przed odbyciem następnego rejsu statek jest ponownie poddawany inspekcji technicznej.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie pozytywnego wyniku inspekcji technicznej, wydaje nowe lub zmienia dotychczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, określając parametry techniczne statku.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest obowiązany poinformować organ państwa członkowskiego, w którym wydano dotychczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, o wydaniu nowego świadectwa lub o dokonanych zmianach w dotychczasowym świadectwie, w terminie miesiąca od dnia wydania nowego świadectwa lub dokonania zmian w dotychczasowym świadectwie.

Art. 34h. 1. W przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiających wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może

wydać wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej dla statków, o których mowa w art. 30, jeżeli w wyniku inspekcji zostanie stwierdzone, że statek posiada zdolność żeglugową.

2. Wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju i przeznaczenia statku, nie dłuższy jednak niż 6 miesięcy.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór, warunki oraz sposób wydawania wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej, mając na względzie konieczność zapewnienia ciągłości ruchu żeglugowego oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.

Art. 34i. 1. Świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków o nośności nie mniejszej niż 15 t, używanego do przewozu ponad 12 pasażerów, oraz holowników lub pchaczy – innych niż określone w art. 30.

2. Dla statku innego niż wymieniony w ust. 1 i art. 30 wydaje się uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW.

Art. 34j. 1. W celu wydania świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej statek podlega, na wniosek armatora, przeglądowi technicznemu przeprowadzanemu przez upoważniony w tym celu podmiot.

2. Przeglądowi technicznemu nie podlega statek używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW.

3. Podmiot przeprowadzający przegląd techniczny statku wydaje dokument z przeglądu technicznego, w którym stwierdza, czy statek spełnia wymagania bezpieczeństwa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, o których mowa w art. 27 pkt 1 – 3.

4. Świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób upoważniania podmiotów, o których mowa w ust. 1, do wykonywania przeglądów technicznych statków, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności oraz rodzaj i przeznaczenie statku;
- 2) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz osób przebywających na statkach, albo uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych upoważnionego podmiotu.

Art. 34k. 1. Do wniosku o wydanie świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć:

- 1) dokument z przeglądu technicznego;
- 2) świadectwo pomiarowe, jeżeli statek podlega obowiązkowi pomiarowemu;
- 3) decyzję Transportowego Dozoru Technicznego dopuszczającą do eksploatacji kotły parowe lub zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do procesów technologicznych, jeżeli statek jest wyposażony w takie kotły lub zbiorniki;
- 4) dla statku nowo zbudowanego, przebudowanego lub wpisanego do rejestru po raz pierwszy, z wyłączeniem statku używanego do uprawiania sportu lub rekreacji, dodatkowo:
 - 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;
- 5) dla statku nowo zbudowanego lub przebudowanego używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji o napędzie mechanicznym o mocy silników 75 kW i większej, dodatkowo wyciąg z dokumentu rejestracyjnego.

2. Podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej stanowią kopie lub wyciągi dokumentów wymienionych w ust. 1 oraz dodatkowo, dla statków do przewozu osób, statków o napędzie mechanicznym do przewozu rzeczy, a także pchania lub holowania, pozytywny wynik ich inspekcji przeprowadzonej przez organ wydający to świadectwo.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wydania świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1.

4. W świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się zmian na wniosek armatora.

5. Przepisy ust. 1 – 4 stosuje się odpowiednio w sprawie o wydanie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

6. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio w sprawach o przedłużenie terminu ważności świadectwa zdolności żeglugowej i uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

Art. 34l. 1. Świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż:

1) 5 lat – w przypadku statku o napędzie mechanicznym;

2) 10 lat – w przypadku statku bez napędu mechanicznego.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory świadectwa zdolności żeglugowej i uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej oraz terminy, na jakie się je wydaje, w zależności od rodzajów statków, o których mowa w art. 34i ust. 1 i 2, tryb ich wydawania, przedłużania, cofania i dokonywania w nich zmian, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.

3. W przypadku gdy świadectwo zdolności żeglugowej albo uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uległo zniszczeniu, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora.

Art. 34m. 1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach statek nieposiadający świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej może być dopuszczony do jednorazowej podróży niezwiązanej z eksploatacją na podstawie jednorazowego zezwolenia wydanego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego dla miejsca rozpoczęcia podróży. W zezwoleniu określa się drogę wodną, warunki uprawiania żeglugi i termin ważności zezwolenia.

2. Statek, któremu cofnięto świadectwo zdolności żeglugowej albo uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej w czasie podróży z przyczyn określonych w art. 34n ust. 1 pkt 3 i 4,

może być dopuszczony na podstawie zezwolenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej do jej zakończenia, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi lub środowisku. W zezwoleniu określa się drogę wodną, miejsce zakończenia podróży, warunki uprawiania żeglugi i termin ważności zezwolenia.

Art. 34n. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku cofa się w razie:

- 1) uszkodzenia kadłuba statku lub jego urządzeń zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi;
- 2) przebudowy statku powodującej zmianę jego charakterystyki;
- 3) utraty lub zawieszenia ważności dokumentów wymienionych w art. 32 ust. 1 pkt 1 – 3 oraz art. 34k ust. 1 pkt 1 – 3, które stanowiły podstawę do wydania dokumentu bezpieczeństwa statku;
- 4) gdy stan techniczny statku nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania dokumentu bezpieczeństwa statku.

2. Dokument bezpieczeństwa statku może być cofnięty w razie stwierdzenia zaniedbań zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, pasażerów lub załogi, a także na udokumentowany wniosek Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Sanitarnej, Transportowego Dozoru Technicznego lub wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

3. Dokument bezpieczeństwa statku cofa, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu 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 ten dokument.

Art. 34o. Za wydanie lub przedłużenie terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa statku oraz za dokonanie w nim zmian, za wydanie duplikatu, a także za wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 34m, pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.”;

13) w art. 35 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich albo państw trzecich wydane zgodnie z:

1) przepisami, obowiązującymi w państwach członkowskich, w sprawie uzyskiwania krajowych patentów kapitanów statków do przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi;

2) Konwencją o żegludze na Renie.”;

14) w art. 41 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Świadczenie, o którym mowa w ust. 2, wydaje, po otrzymaniu decyzji Transportowego Dozoru Technicznego dopuszczającej do eksploatacji zbiornik do przewozu materiałów niebezpiecznych i po przeprowadzeniu inspekcji, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na okres nie dłuższy niż 5 lat. Za wydanie świadectwa pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.”;

15) w art. 41e ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Świadectwa doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych wydane przez właściwe władze innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego są uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

16) w art. 47a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. RIS wprowadza się na śródlądowych drogach wodnych, w szczególności na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego.”;

17) w art. 47d w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) udostępnianie organom administracji publicznej oraz państwom członkowskim elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku i przewożonych towarów,”;

18) w art. 47f ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Obowiązku, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się do użytkownika RIS posiadającego urządzenie i oprogramowanie, dla których został wydany dokument zgodności przez właściwy organ państwa członkowskiego.”;

19) art. 60 otrzymuje brzmienie:

„Art. 60. Kto uprawia żeglugę statkiem bez ważnego dokumentu bezpieczeństwa statku lub jednorazowego zezwolenia na określoną podróż, podlega karze grzywny.”;

20) w załączniku do ustawy część V tabeli otrzymuje brzmienie:

„V	Dokumenty bezpieczeństwa statku	
1	Za świadectwo zdolności żeglugowej	25 zł
2	Za uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej	20 zł
3	Za przedłużenie świadectwa zdolności żeglugowej	15 zł
4	Za przedłużenie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej	15 zł
5	Za dokonanie zmian w świadectwie zdolności żeglugowej	15 zł
6	Za dokonanie zmian w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej	15 zł
7	Za wydanie zezwolenia na jednorazową podróż (opłata obejmuje dokonanie inspekcji)	200 zł
8	Za duplikat świadectwa zdolności żeglugowej	20 zł
9	Za duplikat uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej	20 zł
10	Za wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej	150 zł
11	Za wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej	100 zł
12	Za przedłużenie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł
13	Za dokonanie zmian we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej	25 zł
14	Za duplikat wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł”

Art. 2. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.²⁾) w art. 44 w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) urządzeniami technicznymi na statkach morskich oraz żeglugi śródlądowej, z wyłączeniem statków, na których urządzenia techniczne są objęte nadzorem technicznym instytucji klasyfikacyjnej, pontonach, dokach oraz na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, nad urządzeniami związanymi z żeglugą morską i śródlądową, w szczególności urządzeniami ciśnieniowymi, bezciśnieniowymi zbiornikami (cysternami) i dźwignicami.”.

Art. 3. Świadectwa zdolności żeglugowej oraz świadectwa pomiarowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność do upływu określonych w nich terminów ważności, jednak nie dłużej niż do dnia 30 grudnia 2018 r.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 15 ust. 8, art. 26 ust. 7, art. 28 ust. 5, art. 29 ust. 7, art. 34 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 8, art. 26 ust. 7, art. 29 ust. 3, art. 34 ust. 2, art. 34b ust. 3, art. 34c ust. 4, art. 34d ust. 3, art. 34h ust. 3, art. 34j ust. 5, art. 34l ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 15 i 18, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.;
- 2) art. 1 pkt 17, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

1) dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1),

2) dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261),

3) dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31),

4) dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832 oraz z 2008 r. Nr 227, poz. 1505.

UZASADNIENIE

Zasadniczym celem ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.) jest wdrożenie do polskiego prawa dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, wraz z późniejszymi zmianami, zwanej dalej „dyrektywą”.

Dyrektywa weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE, tj. w dniu 30 grudnia 2006 r., a następnie była dostosowywana i zmieniana w związku z przystąpieniem nowych państw do Unii Europejskiej. Zgodnie z ww. dyrektywą państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w terminie dwóch lat od daty jej wejścia w życie, tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

W dotychczas obowiązujących przepisach ustawa o żegludze śródlądowej stanowi, iż statek, aby uzyskać świadectwo zdolności żeglugowej (lub uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej) powinien podlegać nadzorowi technicznemu polskiej instytucji klasyfikacyjnej i w tym zakresie powinien otrzymać stosowne certyfikaty tej instytucji. Świadectwa zdolności żeglugowej wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla portu macierzystego statku na wniosek armatora. Świadectwo to wydaje się na czas oznaczony, w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż na pięć lat.

Projektowana ustawa wprowadza, oprócz dotychczas funkcjonujących świadectw zdolności żeglugowej, wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej. Dokument ten będzie wydawany przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej dla statków nowo budowanych oraz tych, które posiadają określone parametry techniczne i wykonują zarobkowy przewóz osób lub rzeczy po śródlądowych drogach wodnych Unii Europejskiej. Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej będą wydawane dla:

- 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,
- 2) statków, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³,
- 3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2, lub przemieszczania takich statków

w zestawach sprzężonych,

4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów

– uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w załączniku nr 1 do dyrektywy.

Zasadniczą nowością projektowanej regulacji są zasady wydawania i obowiązywania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

Dokument ten można będzie uzyskać po poddaniu statku inspekcji technicznej przeprowadzanej przez komisje inspekcyjne utworzone w wyznaczonych urzędach żeglugi śródlądowej. Ponadto statek będzie mógł być zwolniony z inspekcji (w części lub w całości) po przedstawieniu przez armatora dokumentów z instytucji klasyfikacyjnych potwierdzających spełnienie wymagań technicznych. Przepis ten będzie miał zastosowanie tylko wtedy, gdy wyżej wymieniona instytucja klasyfikacyjna będzie uznana przez Komisję Europejską w tym zakresie. Dodatkowo przewiduje się możliwość upoważnienia podmiotów gospodarczych do wykonywania czynności inspekcyjnych lub pomiarowych. Upoważniony w tym celu podmiot powinien spełniać określone kryteria merytoryczne oraz techniczne.

W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji przeprowadzanej przez inspektora urzędu żeglugi śródlądowej, że wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej jest nieważne lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor będzie mógł wezwać armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń bez dalszych konsekwencji. Jednocześnie w przypadku stwierdzenia przez inspektora zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego lub że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi, inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, będzie mógł, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego miejsca postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.

Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej będą wydawane na czas określony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż 5 lat w przypadku statku pasażerskiego oraz 10 lat w przypadku pozostałych statków.

Projekt ustawy przewiduje również wydawanie wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej dla statku, który nie może uzyskać wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Warunki oraz sposób wydawania wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej zostały określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu, wydawanym na podstawie art. 34h ust. 3 zmienianej ustawy. Wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej zostanie wydane na okres nieprzekraczający 6 miesięcy po przeprowadzeniu inspekcji potwierdzającej zdolność żeglugową statku.

Przewidywane koszty związane z powołaniem komisji inspekcyjnych

W związku z faktem, iż do chwili obecnej w urzędach żeglugi śródlądowej nie funkcjonowały komisje inspekcyjne, nie jest możliwe całościowe przedstawienie kosztów utworzenia takich komisji. Zakłada się, iż niezbędne będzie utworzenie trzech komisji inspekcyjnych zatrudniających po pięć osób, posiadających odpowiednią wiedzę i kwalifikacje. Powołanie i skład komisji jest określony ściśle w dyrektywie w art. 9 oraz w załączniku II do dyrektywy w rozdziale 2 art. 2.01 „komisje inspekcyjne”. Art. 9 ust. 1 dyrektywy stanowi, iż wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej mogą być wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w przypadku Polski będą to dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej. Załącznik II w rozdziale 2 art. 2.01 stanowi:

„Komisje inspekcyjne

1. Komisje inspekcyjne ustanawiane są przez państwa członkowskie.
2. Komisje inspekcyjne składają się z przewodniczącego i ekspertów.

Jako ekspertów należy powołać do każdej komisji przynajmniej:

- 1) jednego urzędnika organu administracji właściwego dla żeglugi śródlądowej;
- 2) jednego eksperta ds. budowy okrętów oraz budowy silników okrętowych w zakresie żeglugi śródlądowej;
- 3) jednego eksperta ds. nautyki posiadającego patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem.

3. Przewodniczący i eksperci każdej komisji inspekcyjnej powoływani są przez organy państwa, przy którym komisja została ustanowiona. Obejmując obowiązki,

przewodniczący i eksperci składają pisemne deklaracje, że będą je wykonywać całkowicie bezstronnie. Oświadczenia nie wymaga się od urzędników.

4. Komisje inspekcyjne mogą korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych ekspertów zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.”.

Powyższe zostało również uwzględnione w projektowanym art. 34c ustawy.

Z przeprowadzonej przez Ministerstwo Infrastruktury analizy wynika, iż w 2009 r. przewiduje się wydanie ok. 1000 wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej dla różnego rodzaju statków. Szacuje się, iż koszty osobowe utworzenia komisji technicznych sięgać będą kwoty 720 tys. zł rocznie, począwszy od dnia wejścia w życie ustawy, a koszty rzeczowe ok. 500 tys. zł w pierwszym roku działania komisji. Koszty działalności komisji inspekcyjnych w kolejnych latach będą planowane w projektach budżetu państwa na następne lata. Koszty te nie powinny wpłynąć znacząco na obciążenie budżetu państwa, gdyż za wystawienie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej będzie pobierana opłata, która będzie stanowić dochód budżetu państwa, bilansując tym samym koszty funkcjonowania utworzonych komisji inspekcyjnych. Pozwoli to na uzyskanie przychodów w wysokości od kilkuset do kilku milionów złotych rocznie przy ww. liczbie statków, które będą objęte obowiązkiem uzyskania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

Ponadto oczekuje się, że zagraniczni armatorzy wyrażą chęć wyrobienia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej w polskim organie, z uwagi na niższe koszty jego uzyskania w stosunku do kosztów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Pozwoli to jednocześnie na zwiększenie dochodów budżetu państwa.

Ponadto koszty inspekcji będą ponoszone przez armatorów, co zminimalizuje koszty działalności komisji inspekcyjnych.

Projekt ustawy nie przewiduje ponoszenia kosztów przez organy samorządu terytorialnego.

Statki posiadające wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej będą mogły uprawiać żeglugę w poszczególnych rejonach na terytorium całej Unii Europejskiej, o których mowa w załączniku 1 do dyrektywy. Rejony te będą określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy.

W przepisach projektu ustawy znajdzie się również szereg innych postanowień implementujących przepisy dyrektywy. W szczególności będą to przepisy dotyczące:

- sposobu i zakresu upoważniania podmiotów do wykonywania inspekcji technicznych,
- kryteriów jakie muszą spełniać podmioty ubiegające się o upoważnienia i zakres nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad takimi podmiotami.

W odniesieniu do statków nieobjętych zakresem wdrażanej dyrektywy, istotną nowością jest umożliwienie sytuacji, w której o sprawowanie nadzoru technicznego nad statkami będą się mogły ubiegać podmioty spełniające jakościowe kryteria przewidziane w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie ustawy. Dotychczas postanowienia ustawy o żegludze śródlądowej przewidywały konieczność korzystania w tym zakresie tylko z usług polskiej instytucji klasyfikacyjnej. Taki obowiązek dotyczył również statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji posiadających napęd mechaniczny o mocy większej niż 75 kW. W przypadku tych jednostek uzyskanie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej wiązało się z obowiązkiem korzystania z usług tylko jednego podmiotu upoważnionego do dokonywania przeglądów technicznych oraz z ponoszeniem wysokich kosztów za te usługi.

Dodatkowo ustawa porządkuje kwestie związane z uprawnieniami inspektorów nadzoru nad żeglugą do kontrolowania dokumentów armatorów dotyczących Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Do tej pory ustawa nie wskazywała wprost, że takie czynności mogą być wykonywane przez tych pracowników.

W projekcie ustawy przewiduje się zmianę art. 44 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, co umożliwi ujednoczenie i powiązanie tej ustawy z ustawą o żegludze śródlądowej.

W projektowanym art. 4 przewiduje się utrzymanie w mocy dotychczasowych aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 8, art. 26 ust. 7, art. 28 ust. 5, art. 29 ust. 7, art. 34 ustawy zmienianej do czasu wejścia w życie aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 8, art. 26 ust. 7, art. 29 ust. 3, art. 34 ust. 2, art. 34b ust. 3, art. 34c ust. 4, art. 34d ust. 3, art. 34h ust. 3, art. 34j ust. 5, art. 34l ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Jednocześnie przewiduje się wydanie wszystkich aktów wykonawczych do projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej w sposób umożliwiający ich jednoczesne wejście w życie.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach

urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został skonsultowany z następującymi podmiotami:

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

Uwagi zgłoszone przez Akademię Morską w Szczecinie:

- nie uwzględniono proponowanej zmiany art. 28 ust. 3 z uwagi na fakt, iż cały art. 28 odnosi się do wydawania świadectw zdolności żeglugowej,
- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 29 ust. 2, ponieważ zapis ten jest oparty o dyrektywę 82/714/WE,

- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 29h ust. 2 pkt 2 i pkt 4, ponieważ są to poprawki redakcyjne, które nie wpłyną znacząco na treść ustawy,
- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 29l ust. 1, ponieważ zapis ten jest niezgodny z ogólnie przyjętym nazewnictwem,
- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 29m z uwagi na brak konkretnego zapisu,
- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 30a i tabeli, ponieważ zwiększenie opłat spowoduje wzrost kosztów działalności armatorów,
- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 30a i tabeli, ponieważ zapis ten uniemożliwiłby pobieranie opłat za przeprowadzanie inspekcji technicznych, co spowodowałoby brak zwrotu kosztów ponoszonych przez budżet państwa.

Pozostałe uwagi uwzględniono.

Uwagi zgłoszone przez Związek Polskich Armatorów Śródlądowych:

Uwagi zostały uwzględnione w całości.

Uwagi zgłoszone przez Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego:

- nie uwzględniono uwagi dotyczącej art. 27 ust. 3, ponieważ proponowany zapis spowodowałby konieczność wydania rozporządzenia, co nie jest na chwilę obecną konieczne,
- nie uwzględniono uwagi nr 3, ponieważ jej przyjęcie spowodowałoby brak nadzoru administracyjnego nad niektórymi jednostkami, które powinny posiadać takie świadectwo.

Uwagi zgłoszone przez Polski Rejestr Statków:

W dodatkowych konsultacjach dwustronnych uwagi zostały omówione i projekt ustawy został poprawiony w tym zakresie.

Pozostałe podmioty nie zgłosiły uwag.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu państwa oraz sektor publiczny.

Przewidywane koszty związane z powołaniem komisji inspekcyjnych

Projekt nowelizacji ustawy zakłada zmiany w przepisach dotyczących wydawania świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej. Dyrektywa 2006/87 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej nałożyła na polską administrację rządową obowiązek wydawania wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej dla statków pływających po wspólnotowych śródlądowych drogach wodnych. Świadectwa te zgodnie z projektem nowelizacji ustawy o żegludzie śródlądowej będą wydawane w Polsce przez urzędy żeglugi śródlądowej. W urzędach tych będą tworzone komisje inspekcyjne odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji technicznych statków śródlądowych. Spowoduje to zwiększenie kosztów działalności tych urzędów, przy których będą tworzone ww. komisje.

W związku z tym, iż do chwili obecnej nie funkcjonują w urzędach żeglugi śródlądowej komisje inspekcyjne, trudne są do oszacowania całościowe koszty utworzenia takich komisji. Jednakże można przyjąć, iż będą potrzebne trzy komisje inspekcyjne zatrudniające po pięć osób wchodzących w skład komisji inspekcyjnych. Dyrektywa wskazuje skład oraz kwalifikacje ww. komisji w art. 9 oraz w załączniku II do dyrektywy w rozdziale 2 art. 2.01 „komisje inspekcyjne”. Szacuje się, iż koszty osobowe sięgać będą kwoty 720 tys. zł rocznie, a koszty rzeczowe ok. 500 tys. zł w pierwszym roku działalności, począwszy od 1 stycznia 2009 r. Koszty działalności komisji inspekcyjnych w kolejnych latach będą planowane w projektach budżetu państwa na następne lata. Koszty rzeczowe obejmować będą zakup 3 samochodów terenowych dla komisji inspekcyjnych, pokrycie kosztów delegacji dla członków tych komisji oraz wyposażenie ich w niezbędny przenośny sprzęt informatyczny i pomiarowy, konieczny do przeprowadzenia inspekcji i wystawiania dokumentu technicznego dla statku. Trzeba podkreślić, że inspektorzy techniczni dokonujący czynności inspekcyjnych będą dojeżdżać w miejsce, gdzie znajduje się statek i gdzie możliwe będzie przeprowadzenie ww. czynności. Nakłady finansowe są konieczne do poniesienia, by można było sprawnie realizować postanowienia ustawy w zakresie wydawania wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej i do realizacji zadań nałożonych na komisje inspekcyjne. Powstałe w wyniku zmian do ustawy koszty nie powinny wpłynąć znacząco na obciążenie budżetu państwa, gdyż za wystawienie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej będzie pobierana opłata, która stanowić będzie dochód budżetu państwa, bilansując koszty funkcjonowania utworzonych komisji inspekcyjnych. Dodatkowo będą pobierane opłaty za czynności wykonywane przez te komisje.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowana regulacja umożliwi polskim jednostkom uprawianie żeglugi po europejskich śródlądowych drogach wodnych na podstawie dokumentów wydanych przez polskie organy administracji śródlądowej.

Wejście w życie przedmiotowej regulacji dopuści możliwość wykonywania inspekcji technicznych statków śródlądowych w ramach wskazanych urzędów żeglugi śródlądowej oraz podmiotów uznanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

W odniesieniu do statków nieobjętych zakresem wdrażanej dyrektywy, istotną nowością jest umożliwienie sytuacji, w której o sprawowanie nadzoru technicznego nad statkami będą mogły ubiegać się podmioty spełniające jakościowe kryteria przewidziane w przepisach szczególnych wydanych na podstawie ustawy. Dotychczas postanowienia ustaw o żegludze śródlądowej przewidywały konieczność korzystania w tym zakresie tylko z usług polskiej instytucji klasyfikacyjnej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min. MD *25* /09/DP/kz

Warszawa, dnia *2* lutego 2009 r.

**Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Szanowny Panie Ministrze,

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu *ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorze technicznym* wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem *ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorze technicznym* (pismo nr RM-10-11-09), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Z uzasadnienia projektu wynika, że wdraża on przede wszystkim *dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającą dyrektywę Rady 82/714/EWG*¹.

W przedłożonej przy piśmie z dnia 22 stycznia br. wersji projektu w art. 30 określającym zakres podmiotowy dyrektywy brak wymienionych w art. 2 ust. 2 lit. c) dyrektywy urządzeń pływających. Taka decyzja ustawodawcy jest spowodowana szerokim zakresem definicji zawartej w art. 5 ust. 1 pkt 1 obowiązującej ustawy o żegludze śródlądowej określającej statek jako „urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:

- a) przewozu osób lub rzeczy,
- b) pchania lub holowania,

¹ Dz.U. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1.

SPM-230/09 2009-02-02

14/11/2/09

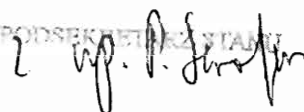
- c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
- d) ratowania życia lub mienia,
- e) połowu ryb,
- f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
- g) uprawiania sportu lub rekreacji,
- h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe;"

Zgodnie z art. 1.01 pkt 23 załącznika II do dyrektywy urządzenie pływające oznacza konstrukcję pływającą ze znajdującymi się na niej urządzeniami roboczymi, takimi jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki. Określony jednocześnie w art. 1 ust. 1 dyrektywy zakres obowiązywania wspólnotowych świadectw żeglugowych wobec statków bazuje na ich wymiarach i obejmuje statki o długości 20 metrów i dłuższe oraz statki, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³. Zakres ten jest transponowany art. 30 projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej.

Rezygnacja z wymieniania urządzeń pływających w art. 30 projektu jest zatem uzasadniona, pod warunkiem że wszystkie istniejące urządzenia pływające w rozumieniu dyrektywy, które będą pływać po drogach wodnych podlegających wymaganiom dyrektywy, przy takim brzmieniu przepisów, będą objęte obowiązkiem posiadania wspólnotowych świadectw żeglugowych.

W konkluzji stwierdzam, że przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem uwagi zawartej w niniejszej opinii.

Z poważaniem,


Piotr Serafin

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy		
	2008/87/WE		
2.	tytuł dyrektywy		
	Dyrektywa Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej		
T	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy		
	Ministerstwo Infrastruktury		
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy		
	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej Projekty rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 34b ust.3 , art. 34 ust.2 pkt.3 Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U . z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późn. zm.)		
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy
	ocena stanu transpozycji		

	Art. 1	Projekt rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydany na podstawie art. 34b ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 2	Projekt rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydany na podstawie art. 34 ust. 2 pkt 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 3		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 4		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 5		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy		
	2008/59/WE		
2.	tytuł dyrektywy		
	Dyrektywa 2008/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowująca dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej		
T	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy		
	Ministerstwo Infrastruktury		
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy		
	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej Rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 34b ust 3, art. 29 ust 3 Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U . z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późn. zm.)		
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy
			ocena stanu transpozycji

	Art. 1 pkt 1	Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydawane na podstawie art. 29 ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 1 pkt 2	Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydawane na podstawie art. 34b ust.3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 2		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 3		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 4		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy			
	2006/137/WE			
2.	tytuł dyrektywy			
	Dyrektywa 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniająca dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej			
T	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy			
	Ministerstwo Infrastruktury			
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy			
	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 34b ust. 3 Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późn. zm.)			
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	ocena stanu transpozycji

	Art. 1 pkt 1		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 1 pkt 2		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 1 pkt 3	Rozporządzenie wydane na podstawie art. 34b ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 2		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 3		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 4		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy		
	2006/87/WE		
2.	tytuł dyrektywy		
	Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG		
T	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy		
	Ministerstwo Infrastruktury		
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy		
	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej Projekty rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 34b ust. 3, art. 29 ust. 3, art. 34 ust. 2, art. 34h ust.3. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późn. zm.)		
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy
			ocena stanu transpozycji

	art. 1 ust.1 lit. a	Art. 29 ust. 3 + rozporządzenie	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 1 ust. 1 lit. b		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 1 ust. 2		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	art.2 ust. 1 i 2	Art. 30	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 2 ust 3	Art. 4 i Art. 31	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 3 ust. 1 lit. a		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 3 ust. 1 lit. b	Art. 29 pkt. 1i 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 3 ust. 2	Art. 34 ust. 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 1	Art.28 ust. 4	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 2	Art. 29 ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 3		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	art. 5		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 6 akapit pierwszy	Art. 28 ust.4	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 6 akapit drugi		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 7 ust. 1		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 7 ust. 2	Art. 34b ust. 4	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 7 ust. 3 i 4		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji

	Art. 8 ust. 1...	Art. 5, Art. 33 ust.1 + rozporządzenie wydane na podst. Art. 34 ust.2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 8 ust. 2-4		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 9	Art. 28 ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 10	Art. 34b + rozporządzenie wydane na podst. Art. 34b ust.3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 11 ust. 1	Art. 33 ust. 1 i 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 11 ust. 2	Art. 34h + rozporządzenie	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 12	Art. 33 ust.3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 13 ust. 1	Art. 34b ust.1	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 13 ust. 2		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 13 ust. 3		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 14	Art. 33 ust. 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 15	Art. 34g	Ministerstwo Infrastruktury	Pełna transpozycja
	Art. 16 akapit pierwszy	Art. 32 ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 16 akapit drugi	Art. 34n	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 17	Art. 34 f	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja

	Art. 18	Art. 15 ust. 1 pkt 3 art. 15 ust. 2 Art. 28 ust. 5	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 19		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 20		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 21		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 22		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 23		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Art. 24	Art. 60	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 25		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Załącznik I Wykaz śródlądowych dróg wodnych Wspólnoty podzielonych geograficznie na rejony 1, 2, 3 i 4.	rozporządzenie wydane na podstawie art. 29 ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Załącznik II Minimalne wymagania techniczne dla statków pływających po śródlądowych drogach wodnych w rejonach 1, 2, 3 i 4 bez Rozdziału 2.	rozporządzenie wydane na podstawie art. 34b ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja

	Załącznik III Zakresy możliwych dodatkowych wymagań technicznych dla statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1 i 2.		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Załącznik IV Zakresy możliwych ograniczeń wymagań technicznych dla statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 3 i 4.		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Załącznik V Wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej	rozporządzenie wydane na podstawie art. 34 ust. 2 pkt 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Załącznik VI Wzór rejestru wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Załącznik VII Instytucje klasyfikacyjne.		Ministerstwo Infrastruktury	nie wymaga transpozycji
	Załącznik VIII Zasady przeprowadzania inspekcji.	Art. 9 ust 2a-c, Art.10, Art.11	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Załącznik IX Wymagania dla świateł sygnalizacyjnych, urządzeń radarowych i wskaźników skrętu.	rozporządzenie wydane na podstawie art. 34b ust.3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie określenia dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statków i inspekcji technicznej statków

Na podstawie art. 9 ust. 2b ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statków i inspekcji technicznej statków, stanowiący załącznik do rozporządzenia

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

**DYREKTORZY URZĘDÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ WŁASCIWI DO
PRZEPROWADZANIA POMIARU STATKÓW I INSPEKCJI TECHNICZNEJ
STATKU**

- 1) Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w Bydgoszczy;
- 2) Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w Szczecinie;
- 3) Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej we Wrocławiu.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statków i inspekcji technicznej statków stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 9 ust. 2b ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Przepisy rozporządzenie określają wykaz dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statków i inspekcji technicznej statku.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi przez statki innych państw między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa

Na podstawie art. 15 ust. 8 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa wzory i tryb wydawania pozwoleń na uprawianie żeglugi na polskich śródlądowych drogach wodnych statkami, zarejestrowanymi w państwach, z którymi nie zostały zawarte odpowiednie umowy międzynarodowe, zwanymi dalej „statkiem innego państwa”, w przypadku prowadzenia przez te statki:

- 1) regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa;
- 2) żeglugi innej niż wymieniona w pkt 1.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o „ustawie”, rozumie się przez to ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

§ 2. 1. Wzór pozwolenia, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzór pozwolenia, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 2, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Pozwolenie wydaje się na pisemny wniosek armatora statku innego państwa, zamierzającego uprawiać żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych.

2. Wniosek o wydanie pozwolenia składa się, co najmniej na 14 dni przed zamierzonym przybyciem statku do granicy państwa, do:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego terytorialnie dla miejsca przekroczenia granicy państwa, zwanego dalej „dyrektorem urzędu” - w przypadku, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 1;
- 2) dyrektora urzędu - w przypadku, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 2.

3. Wniosek o wydanie pozwolenia powinien określać:

- 1) nazwę i siedzibę albo imię i nazwisko armatora statku oraz jego adres;
- 2) nazwę, numer rejestracyjny i port macierzysty statku;
- 3) wymiary statku: długość całkowitą (L), szerokość całkowitą (B), zanurzenie (T), wysokość boczną (H), wysokość do najwyższej nierozbieralnej części statku;
- 4) rodzaj i przeznaczenie statku;
- 5) rodzaj przewożonego ładunku;
- 6) nośność lub dopuszczalną liczbę pasażerów;
- 7) rodzaj napędu i moc głównych urządzeń napędowych;
- 8) ilość i rodzaj pomocniczych urządzeń usprawniających manewrowanie statkiem;
- 9) drogi wodne, na których ma być uprawiana żegluga, oraz wskazanie portów, w których będzie następował załadunek lub wyładunek statku, oraz zejście lub wejście pasażerów;

10) datę przybycia do granicy państwa i proponowaną datę i miejsce dokonania inspekcji statku, o której mowa w art. 15 ust. 4 pkt 1 ustawy, zwanej dalej „inspekcją statku”.

4. Do wniosku o wydanie pozwolenia załącza się uwierzytelnione kserokopie dokumentów uprawniających statek do żeglugi po drogach wodnych państwa rejestracji statku.

§ 4. 1. Po przybyciu statku innego państwa do granicy państwa, kierownik statku, którego dotyczy pozwolenie, powinien zgłosić gotowość statku do inspekcji i stosować się do poleceń dyrektora urzędu dotyczących miejsca i czasu jej przeprowadzenia.

2. Inspekcję statku przeprowadza się nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zgłoszenia gotowości do jej przeprowadzenia.

§ 5. 1. Zakres inspekcji statku obejmuje w szczególności:

1) stan wyposażenia techniczno-eksploatacyjnego, w tym:

- a) kotwicznego,
- b) nawigacyjnego,
- c) sygnałowego,
- d) ratunkowego,
- e) urządzeń zejściowych,
- f) pokładowego,
- g) awaryjnego,
- h) przeciwpożarowego przenośnego;

2) ustalenie wymiarów statku:

- a) długości,
- b) szerokości,
- c) zanurzenia,
- d) wysokości do najwyższej nierozbieralnej części statku,
- e) wolnej burty,
- f) nośności,
- g) dopuszczalnej liczby pasażerów.

2. Zakres technicznej oceny statku, o której mowa w art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy, obejmuje w szczególności:

1) przegląd ważności dokumentów klasyfikacyjnych lub innych odpowiednich dokumentów dotyczących stanu technicznego statku, wydanych przez administrację innego państwa;

2) ogólny przegląd techniczny statku w zakresie:

a) zewnętrznych oględzin:

- poszycia części nadwodnej,
- urządzenia sterowego,
- wyposażenia kotwicznego, cumowniczego i szczepiającego,

b) oględzin:

- urządzeń maszynowych - ograniczony do przyrządów kontrolno-pomiarowych,
- plomb na zaworach bezpieczeństwa zbiorników ciśnieniowych,
- sprawności stałych instalacji przeciwpożarowych,
- zaworów szybkozamykających na zbiornikach paliwa i oleju,
- instalacji elektrycznej - pod względem jej bezpieczeństwa,
- wyposażenia i urządzeń służących ochronie środowiska.

§ 6. 1. Z przeprowadzonej inspekcji statku sporządza się w dwóch egzemplarzach protokół inspekcji statku.

2. Jeden egzemplarz protokołu inspekcji statku wydaje się kierownikowi innego statku, drugi - dołącza się do akt sprawy.

3. W przypadku stwierdzenia podczas inspekcji statku braków lub nieprawidłowości, w protokole inspekcji określa się ich zakres oraz termin do ich usunięcia.

§ 7. 1. Z przeprowadzonej technicznej oceny statku sporządza się w trzech egzemplarzach zaświadczenie o zdolności żeglugowej na polskich śródlądowych drogach wodnych, przy czym dwa egzemplarze tego zaświadczenia wydaje się kierownikowi statku innego państwa.

2. Kierownik statku innego państwa przekazuje jeden egzemplarz zaświadczenia o zdolności żeglugowej na polskich śródlądowych drogach wodnych dyrektorowi urzędu, który dołącza je do akt sprawy.

§ 8. 1. Wniosek, o którym mowa w § 3 ust. 2 pkt 1, wraz z protokołem inspekcji statku i zaświadczeniem o zdolności żeglugowej na polskich śródlądowych drogach wodnych, dyrektor urzędu przesyła niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw transportu.

2. Jeżeli nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 15 ust. 6 ustawy, dyrektor urzędu może, na wniosek armatora lub kierownika obcego statku, wydać pozwolenie na jedną podróż.

§ 9. Organ, który wydaje pozwolenie, o którym mowa w § 1, może ograniczyć jego zakres do określonej śródlądowej drogi wodnej albo jej odcinka.

§ 10. Dotychczasowe pozwolenia wydane zgodnie z wzorami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi przez obce statki na polskich śródlądowych drogach wodnych w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi przez obce statki na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 39) zachowują ważność do chwili ich wymiany, jednakże nie dłużej niż przez okres 2 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 11. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi przez obce statki na polskich śródlądowych drogach wodnych.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).



MINISTER¹⁾

POZWOLENIE nr

Na podstawie art. 15 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, z późn. zm.)

z e z w a ł a m

.....
(oznaczenie i adres armatora)

.....
na uprawianie regularnej żeglugi statkiem:

- 1) nazwa..... nr rejestracyjny
- port macierzysty.....
- 2) wymiary: L..... m, B..... m, T..... m, H..... m, wysokość do najwyższej nierozbieralnej części statku m
- 3) rodzaj, przeznaczenie
- 4) rodzaj przewożonego ładunku
- 5) nośność t, dopuszczalna liczba pasażerów osób
- 6) rodzaj napędu, moc głównych urządzeń napędowych kW
między następującymi polskimi portami/do polskiego portu²⁾

.....
Pozwolenie jest ważne do dnia
pod warunkiem korzystania z usług pilota³⁾.

.....
(podpis)

Warszawa, dnia 200... r.



.....
odcisk pieczęci urzędowej

Objaśnienia:

- 1) Nazwa ministra właściwego zgodnie z ustawą z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 1999 r. Nr 82, poz. 928, z późn. zm.) w dniu wydania pozwolenia.
- 2) Niepotrzebne skreślić.
- 3) Umieszcza się w przypadku, gdy kierownik obcego statku nie posiada polskiego dokumentu kwalifikacyjnego lub dokumentu uznanego na podstawie art. 35 ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, z późn. zm.).



URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

W

POZWOLENIE nr

Na podstawie art. 15 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, z późn. zm.)

z e z w a l a m

.....
(oznaczenie i adres armatora)


na uprawianie żeglugi statkiem:

- 1) nazwa..... nr rejestracyjny
- port macierzysty.....
- 2) wymiary: L m, B m, T m, H m, wysokość do najwyższej nierozbieralnej części statku m
- 3) rodzaj, przeznaczenie
- 4) rodzaj przewożonego ładunku
- 5) nośność t, dopuszczalna liczba pasażerów osób
- 6) rodzaj napędu, moc głównych urządzeń napędowych kW
na następujących śródlądowych drogach wodnych

Pozwolenie jest ważne do dnia
pod warunkiem korzystania z usług pilota ¹⁾

....., dnia 200... r.

.....
(podpis)


odtisk pieczęci urzędowej

Objaśnienia:

¹⁾ Umieści się w przypadku, gdy kierownik obcego statku nie posiada polskiego dokumentu kwalifikacyjnego lub dokumentu uznanego na podstawie art. 35 ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43, z późn. zm.).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi przez statki innych państw między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 15 ust. 8 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa wzory i tryb wydawania pozwoleń na uprawianie żeglugi na polskich śródlądowych drogach wodnych statkami, zarejestrowanymi w państwach, z którymi nie zostały zawarte odpowiednie umowy międzynarodowe, w przypadku prowadzenia przez te statki:

- 1) regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa oraz
- 2) żeglugi innej niż wymieniona w pkt 1.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania czynności pomiaru statków,
dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za
czynności pomiaru statku²⁾**

Na podstawie art. 26 ust. 7 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory:
 - a) wniosku o przeprowadzenie pomiaru statku,
 - b) zaświadczenia z pomiaru statku,
 - c) świadectw pomiarowych;
- 2) sposób i zakres wykonywania czynności pomiaru statku;
- 3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności pomiaru statku.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych do przewozu ładunków, do statków pasażerskich, holowników, pchaczy i lodołamaczy oraz do innych statków nieprzeznaczonych do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m, a także do statków pomierzonych na wniosek armatora.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

- 1) „nośność” [t] - maksymalną masę ładunku, paliwa i ruchomego balastu, którą może zabrać statek, określoną jako różnicę wyporności statku zanurzonego do wodnicy maksymalnego zanurzenia i wyporności statku pustego, mierzona w wodzie słodkiej (o gęstości $1,000 \text{ t/m}^3$);
- 2) „wyporność” [m^3] - objętość wody słodkiej wypartej przez statek przy danym zanurzeniu, równą objętości zanurzonej części kadłuba statku;
- 3) „długość” [m] - długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej;
- 4) „największa długość” [m] - „długość gabarytowa statku” - długość kadłuba statku mierzona z uwzględnieniem części stałych statku, takich jak odbojnice, wsporniki kotwic i płetwa sterowa;
- 5) „szerokość” [m] - największą szerokość kadłuba mierzona do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic i osłon kół łopatkowych;
- 6) „największa szerokość” [m] - „szerokość gabarytowa statku” - największą szerokość statku mierzona w najszerszym miejscu, do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice i osłony kół łopatkowych;
- 7) „wysokość” [m] - wysokość kadłuba mierzona w płaszczyźnie owręza od dolnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładu głównego;
- 8) „maksymalna wysokość przelotowa” [m] - wysokość mierzona od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku;
- 9) „minimalna wysokość przelotowa” [m] - wysokość mierzona od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu nierozbieralnej części kadłuba statku po opuszczeniu lub zdemontowaniu sterówki, pokładówki, masztu lub komina;
- 10) „minimalna wolna burta” [m] - odległość mierzona w płaszczyźnie owręza od wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia do górnej krawędzi pokładu głównego;
- 11) „zanurzenie średnie” [m] - zanurzenie obliczone jako średnia arytmetyczna wartości zanurzeń odczytanych na podziałkach zanurzenia dla danej wodnicy pływania;
- 12) „największe zanurzenie” [m] - zanurzenie statku do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia.

§ 3. 1. Pomiar statku żeglugi śródlądowej polega na określeniu jego wymiarów oraz wyporności w zależności od jego zanurzenia.

2. Pomiar statku wykonuje się w celu określenia jego maksymalnej wyporności lub nośności, a także wyporności odpowiadających określonym wodnicom pływania.

3. Pomiar statku przeznaczonego do przewozu ładunków wykonuje się również w celu określenia masy ładunku na podstawie zanurzenia.

§ 4. Do zadań organu pomiarowego należy:

- 1) dokonywanie pomiarów statków i określanie ich nośności oraz wyporności;
- 2) sporządzanie protokołów pomiarowych;
- 3) ustalanie znaków i symboli pomiarowych, podziałek zanurzenia oraz sposobów ich rozmieszczenia;
- 4) wydawanie i przedłużanie świadectw pomiarowych;
- 5) weryfikacja pomiarów;
- 6) prowadzenie rejestru pomierzonych statków;
- 7) współpraca z organami pomiarowymi państw obcych.

§ 5. 1. Pomiar statku oraz weryfikację pomiarów organ pomiarowy przeprowadza na wniosek armatora statku lub stoczni. Wzór wniosku o przeprowadzenie pomiaru statku, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zgłaszający statek do pomiaru jest obowiązany do:

- 1) przedłożenia organowi pomiarowemu niezbędnej dokumentacji technicznej statku, w tym rysunku naniesienia podziałek zanurzenia oraz znaków i symboli pomiarowych statku, do zatwierdzenia;
- 2) oznakowania statku poprzez naniesienie podziałek zanurzenia, znaków pomiarowych oraz symboli pomiarowych w sposób i miejscach wskazanych przez organ pomiarowy;
- 3) udzielania informacji niezbędnych do wykonania pomiarów statku;
- 4) udostępnienia wszystkich pomieszczeń statku zgłoszonego do pomiaru.

§ 6. Do pomiaru przedstawia się statek:

- 1) bez ładunku i ruchomego balastu;
- 2) z minimalnym zapasem paliwa, nieprzekraczającym 0,5% maksymalnej dopuszczalnej wyporności statku;
- 3) z właściwie rozmieszczonym pełnym wyposażeniem, załogą i zapasami, przy czym zapasy wody słodkiej nie powinny przekraczać 0,5% maksymalnej dopuszczalnej wyporności statku;
- 4) z gotowymi do pracy instalacjami;
- 5) z wodą zęzową i balastową, której nie można usunąć z zęz i zbiorników balastowych w zwyczajnie przyjęty sposób;
- 6) wyposażony w urządzenia maszynowe.

§ 7. Pomiar przeprowadza się:

- 1) w wodzie o gęstości $1,000 \text{ t/m}^3$, zwanej dalej „wodą słodką”;
- 2) przy bezwietrznej pogodzie lub w miejscu osłoniętym od wiatru i fali;

- 3) na wodzie stojącej;
- 4) przy głębokości wody pod stępką nie mniejszej niż 30 cm.

§ 8. Jeżeli statek przedstawiony do pomiaru nie spełnia warunków określonych w § 6 lub pomiar został przeprowadzony w innych warunkach niż określone w § 7 pkt 1, to w obliczeniach należy uwzględnić występującą różnicę obciążenia lub gęstości wody.

§ 9. 1. Wielkości zmierzone lub obliczone przy pomiarze statku określa się w następujący sposób:

- 1) długość, szerokość, wysokość i zanurzenie - w metrach, z dokładnością do dwóch znaków po przecinku;
- 2) wolną burzę - w metrach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku;
- 3) objętość (wyporność) dla wody słodkiej - w metrach sześciennych, z dokładnością do trzech znaków po przecinku;
- 4) masę (nośność) - w tonach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku.

2. Przy zaokrąglaniu do określonego miejsca po przecinku ostatnią cyfrę zwiększa się o 1, jeżeli następna cyfra po przecinku jest równa lub większa niż 5.

3. Wyniki pomiaru statku zapisuje się w protokole pomiarowym.

§ 10. 1. Pomiar statku przeznaczonego do przewozu ładunków polega na określeniu jego nośności i następujących wymiarów kadłuba: długości, szerokości, wysokości, zanurzenia, minimalnej wolnej burty, a także wymiarów gabarytowych statku: największej długości, największej szerokości oraz maksymalnej i minimalnej wysokości przelotowej.

2. Pomiarom objęta jest część statku pomiędzy wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia a wodnicą statku pustego, wyposażonego w sposób określony w § 6 lub, na wniosek zlecającego, poziomą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt kadłuba statku.

§ 11. 1. Część statku, która ma być pomierzona, dzieli się na sekcje płaszczyznami poziomymi, wyznaczającymi odpowiednie wodnice, albo płaszczyznami siecznymi przechodzącymi przez prostą stanowiącą przecięcie płaszczyzn wymienionych w § 10 ust. 2. Grubość sekcji powinna być tak dobrana, aby przy danym kształcie kadłuba statku można było obliczyć ich objętość z wystarczającą dokładnością.

2. Objętość sekcji oblicza się przez pomnożenie połowy sumy pól górnej i dolnej wodnicy przez grubość sekcji.

3. Objętość sekcji ograniczonej płaszczyznami siecznymi oblicza się w sposób, o którym mowa w ust. 2, przy czym jako średnią grubość przyjmuje się pionową odległość między górną i dolną płaszczyzną w środku geometrycznym płaszczyzny środkowego przekroju sekcji. W obliczeniach można przyjmować dla wszystkich sekcji pionową odległość w wypadkowym środku geometrycznym.

§ 12. 1. W celu obliczenia powierzchni każdej wodnicy dzieli się ją rzędnymi prostopadłymi do płaszczyzny symetrii statku na części jednakowej długości.

2. 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.

3. Dla dziobowych i rufowych części można stosować aproksymację, w szczególności elipsą lub parabolą.

§ 13. Wynik dzielenia objętości sekcji przez jej grubość wyrażoną w centymetrach stanowi wartość wyporności statku na każdy centymetr średniego zanurzenia danej sekcji.

§ 14. 1. Pomiar statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków, w szczególności: statku pasażerskiego, pchacza, holownika, lodołamacza, 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.

2. Przy obliczaniu wyporności mogą być wykorzystywane wymiary podane w dokumentacji technicznej statku.

§ 15. 1. Obliczenie metodą uproszczoną wyporności dla danej wodnicy polega na pomnożeniu długości tej wodnicy przez jej szerokość i średnie zanurzenie do tej wodnicy, określone w środku jej długości, oraz przez współczynnik pełnotliwości kadłuba.

2. Współczynniki pełnotliwości określa się na podstawie 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.

§ 16. Weryfikację pomiarów 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.

§ 17. W razie stwierdzenia zmian wymiarów lub zmian mających wpływ na wyporność statku dokonuje się ponownego pomiaru statku.

§ 18. Przy ponownym pomiarze statku usuwa się nieaktualne istniejące znaki pomiarowe, symbole pomiarowe i podziałki zanurzenia.

§ 19. 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, albo z płytki poziomej o wymiarach 300x40 mm i płytki pionowej o wymiarach 200x40 mm, umieszczonej pod płytką poziomą w połowie jej długości.

§ 20. 1. Ilość znaków pomiarowych zależy od przeznaczenia i długości statku i nie może być mniejsza niż:

- 1) trzy pary - na statku przeznaczonym do przewozu ładunków o długości równej lub większej niż 40 m;
- 2) dwie pary - na statku przeznaczonym do przewozu ładunków o długości mniejszej niż 40 m;
- 3) jedna para - na statku nieprzeznaczonym do przewozu ładunku.

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

3. 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.

4. Znaki pomiarowe nanosi się na kadłubie statku w sposób trwały, przez wyżłobienie lub napunktowanie linii albo przez naspawanie płytek na poszycie i odpowiednio kontrastowe ich pomalowanie.

§ 21. 1. Symbol pomiarowy składa się z liter rozpoznawczych organu pomiarowego oraz numeru świadectwa pomiarowego statku.

2. Symbol pomiarowy nanosi się 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.

§ 22. 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.

§ 23. Obok znaków pomiarowych, na poszyciu kadłuba statku umieszcza się, z zastrzeżeniem § 25, podziałki zanurzenia. Typy, wymiary, rozmieszczenie, sposób wykonania i barwy podziałek zanurzenia powinny odpowiadać normie PN-W-18052 (ISO 7606).

§ 24. Za bazę pomiarową, czyli punkt zerowy podziałki zanurzenia, przyjmuje się dolną krawędź stępki lub dolną krawędź kadłuba, jeżeli statek nie ma stępki.

§ 25. Podziałki zanurzenia na statku nieprzeznaczonym do przewozu ładunków, o zanurzeniu nie większym niż 1 m, umieszcza się na wniosek armatora.

§ 26. 1. Po dokonaniu pomiarów, komisja inspekcyjna wystawia zaświadczenie, którego wzór określa załącznik nr 2 .

2. Na podstawie zaświadczenia dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wystawia świadectwo pomiarowe statku żeglugi śródlądowej w jednym egzemplarzu, na okres nie dłuższy niż 15 lat.

§ 27. Świadectwo pomiarowe traci ważność po upływie terminu, na jaki zostało wystawione, oraz po dokonaniu remontu, przebudowy lub w wyniku odkształcenia kadłuba, jeżeli dane podane w świadectwie stały się nieaktualne.

§ 28. Ważność świadectwa pomiarowego może być przedłużona na okres nie dłuższy niż 10 lat - dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków, oraz na okres nie dłuższy niż 15 lat - dla statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków. Warunkiem przedłużenia ważności świadectwa pomiarowego jest przeprowadzenie z wynikiem pozytywnym weryfikacji pomiarów.

§ 29. Ustala się następujące wzory świadectw pomiarowych:

- 1) świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków - stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 2) świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej nieprzeznaczonego do przewozu ładunków - stanowiący załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 30. W świadectwie pomiarowym podaje się obciążenie statku odpowiadające zanurzeniu statku pustego.

§ 31. Zmiany w świadectwie pomiarowym mogą być dokonane tylko przez organ pomiarowy.

§ 32. Na wniosek armatora organ pomiarowy wydaje duplikat świadectwa pomiarowego.

§ 33. Armator jest obowiązany zwrócić świadectwo pomiarowe statku wycofanego z eksploatacji organowi pomiarowemu, który je wydał.

§ 34. W razie ponownego pomiaru statku, organ pomiarowy unieważnia poprzednie świadectwo pomiarowe i wydaje nowe świadectwo.

§ 35. 1. W przypadku wydania świadectwa pomiarowego dla statku, którego poprzednie świadectwo było wydane przez organ pomiarowy innego państwa, unieważnione świadectwo przesyła się właściwemu organowi tego państwa.

2. O zatonięciu, wycofaniu z eksploatacji lub złomowaniu statku, który posiadał świadectwo pomiarowe wydane przez organ pomiarowy innego państwa, urząd żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca tego zdarzenia powiadamia niezwłocznie ten organ pomiarowy, który wydał świadectwo, i jeżeli jest to możliwe - odsyła świadectwo.

§ 36. Właściciel statku lub jego pełnomocnik pokrywa koszty wydania świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej oraz koszty wynikłe z pomiaru statku.

§ 37. 1. Wysokość opłaty zależy od typu statku.

2. Dla potrzeb opłat wyróżnia się następujące typy statków:

- 1) statki towarowe bez napędu;
- 2) barki motorowe;
- 3) tankowce;
- 4) holowniki, pchacze;
- 5) małe statki motorowe i żaglowe, łodzie bez silników;
- 6) urządzenia pływające;
- 7) statki pasażerskie.

§ 38. Opłaty za dokonanie czynności pomiaru statku określa załącznik nr 5.

§ 39. 1. Opłaty, o których mowa w § 36 uiszcza się w gotówce lub przelewem na rachunek bankowy wskazany przez organ pomiarowy.

2. Opłaty uiszcza się w kwocie i terminie określonym w wezwaniu do zapłaty wystawionym przez organ pomiarowy.
3. Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji inspekcyjnej w dniu odbioru zaświadczenia świadectwa pomiarowego nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu pomiaru statku.

§ 40. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 40) .

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

..... dnia
Miejscowość

.....
Nazwa, adres, telefon, kom, fax, mail składającego wniosek

**Wniosek o przeprowadzenie pomiarów statku i
wydanie lub przedłużenie świadectwa pomiarowego ***

Na podstawie § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania czynności pomiaru statków, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności pomiaru statku (Dz. U. Nr ... poz. ...) przedstawiam jednostkę :

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer identyfikacyjny
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracji		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	
9. Świadectwo zdolności żeglugowej nr .....wydane dnia..... przez nazwa komisji inspekcyjnej		

organowi pomiarowemu w do przeprowadzenia pomiaru statku w zakresie:

lp.	Zakres pomiaru i czynności	nie	tak
1.	Ustalenie liczby pasażerów (bez członków załogi)		
2.	Długość, szerokość, wysokość i zanurzenie		
3.	Wyznaczenie wolnej burty;		
4.	Wyznaczenie minimalnej wolna burta;		
5.	Weryfikacja pomiarów		
6.	Wyznaczenie znaków pomiarowych		
7.	Wyznaczenie podziałki zanurzenia		
8.	Naniesienie cech lub tabliczki Komisji Inspekcyjnej		
9.	Wydanie świadectwa pomiarowego		
10.	Przedłużenie świadectwa pomiarowego		

.....
Podpis składającego wniosek

* Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji w dniu odbioru Świadectwa przeprowadzenia pomiaru statku nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu pomiaru

Zaświadczenie z przeprowadzenia pomiaru statku

Na podstawie § 26 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia..... w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania czynności pomiaru statków, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności pomiaru statku (Dz. U. Nr ..., poz. ...)

1. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

2. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

3. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

4. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

pomiar statku :

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer identyfikacyjny
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracji		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w jako organ dokonał pomiaru statku w zakresie:

lp.	Zakres	Wynik		Nie badano
		pozytywny	negatywny	
1.	Ustalenie liczby pasażerów (bez członków załogi)	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
2.	Długość, szerokość, wysokość i zanurzenie	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
3.	Wyznaczenie wolnej burty;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta

4.	Wyznaczenie minimalnej wolna burta;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
5.	Weryfikacja pomiarów	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
6.	Wyznaczenie znaków pomiarowych	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
7.	Wyznaczenie podziałki zanurzenia	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
8.	Naniesienie cech lub tabliczki Komisji Inspekcyjnej	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
9.	Wydanie świadectwa pomiarowego	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
10.	Przedłużenie świadectwa pomiarowego	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta

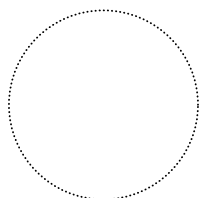
Na podstawie załącznika nr 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia..... w sprawie **sposobu i zakresu przeprowadzania czynności pomiaru statków, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności pomiaru statku**

Łączna kwota za przeprowadzenie inspekcji technicznej* jt. co stanowi zł
--	----------------------------------

* Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji w dniu odbioru Świadectwa przeprowadzenia inspekcji technicznej nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu inspekcji technicznej

Przewodniczący Komisji Inspekcyjnej przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w
..... stwierdza, że wynik przeprowadzonej inspekcji technicznej

1. pozwala / nie pozwala
2. wystawić dokument o jaki wnioskował
3. w dniu
4. Armator lub jego pełnomocnik



.....
Pieczęć Komisji Inspekcyjnej
Pieczęć Komisji Inspekcyjnej

RZECZPOSPOLITA POLSKA



ŚWIADECTWO POMIAROWE
STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
przeznaczonego do przewozu ładunków

Uwagi (37) + (59)

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	<input type="text"/>	
(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	<input type="text"/>	
(84)		dnia	
(85)		(86)	(87)

O p i s:

Okładka – karton foliowany – bigowana – kolor bambus (nr kat. 26).

Format A 4.

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

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

1. Nazwa kraju i literoznacznik kraju.
2. Nazwa i siedziba organu wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze organu pomiarowego.
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, wspomniki 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.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno.
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, wspomników 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 mierzonych 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 pomierzenia, 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) w	
(3) Litery rozpoznawcze organu pomiarowego	(4) Nr świadectwa pomiarowego	(5) Wpisano do rejestru dnia	(6) Symbol pomiarowy
(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 przechożenia przez budowle wodne):			
a) Największa długość		m	
b) Największa szerokość		m	
c) Największe zanurzenie		m	
d) Maksymalna wysokość przelotowa		m	
e) Minimalna wysokość przelotowa		m	
Opis statku: (13) Typ statku			
(14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki ¹⁾ c) pokryw lukowych ¹⁾		(15) Elementy konstrukcyjne	
(16) Stocznia budująca			(17) Rok budowy
(18) Długość	m	(19) Szerokość	m
(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego ¹⁾			
(21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej	m	22. Największa nośność w wodzie słodkiej	t
(23) Minimalna wolna burta:			
a) w połowie długości kadłuba	m	b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba ²⁾	m

¹⁾ Wypełnić tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

²⁾ Wypełnić 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 stałego¹⁾

t

(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania¹⁾

t

26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszenia¹⁾

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

1) Wypełnić 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 statku¹⁾:

liniami wylobionymi 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 naniesiono¹⁾:

na wszystkich znakach pomiarowych na jednej parze znaków pomiarowych

Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na:

(32) Podziałka zanurzenia¹⁾:

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

Sposób wykonania znaków zanurzenia:

¹⁾ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

(33) Wyporność statku¹⁾, licząc od płaszczyzny²⁾:

Wodnicy statku pustego w wodzie słodkiej

dolnej krawędzi dna statku

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]
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	

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

²⁾ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]
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 ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]	Zanurzenie średnie [cm]	Wyporność [m ³]
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 m³) statku odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania (albo rozładowania) i
- wypornością (w m³) 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:

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

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

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

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

RZECZPOSPOLITA POLSKA



ŚWIADECTWO POMIAROWE
STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
nieprzeznaczonego 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 organu wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze organu pomiarowego.
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, wspomniki kotwic, płetwa sterowa; jeżeli płetwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obris 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.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatekobeton, laminat, drewno.
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, wspomników kotwic i płetwysterowej.
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 za nurzenia.
- 37–59. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzenia, 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) w	
3. Litery rozpoznawcze organu pomiarowego	(4) Nr świadectwa pomiarowego	(5) Wpisano do rejestru dnia	(6) Symbol pomiarowy
(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	
e) Minimalna wysokość przelotowa		m	
Opis statku: (13) Typ statku			
(14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki ¹⁾ c) pokryw lukowych ¹⁾		(15) Elementy konstrukcyjne	
(16) Stocznia budująca			(17) Rok budowy
(18) Długość m		(19) Szerokość m	
(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego ¹⁾			
(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 ²⁾ m			

¹⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

²⁾ 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 stałego¹⁾

t

(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania¹⁾

t

26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszenia¹⁾

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

¹⁾ Wypełnić tylko w przypadku, jeśli jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

Znaki pomiarowe

(28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie

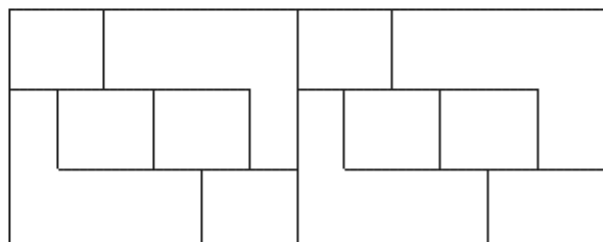
Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku¹⁾:

liniami wylobionymi 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 naniesiono¹⁾:

na wszystkich znakach pomiarowych na jednej parze znaków pomiarowych

Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na:

(32) Podziałka zanurzenia¹⁾:

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

Sposób wykonania znaków zanurzenia

¹⁾ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

STATEK NIEPRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

34.	Wyporność przy maksymalnym zanurzeniu ¹⁾	m ³
35.	Wyporność przy zanurzeniu do wodnicy statku pustego ¹⁾	m ³
36.	Wyporność między wodnicą statku pustego a wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia ¹⁾	m ³

Uwagi (37) + (59)

1) Można wypełniać tylko rubrykę 34 lub 35 i wówczas nie wypełniać rubryki 36.

Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe			
60. Nazwa organu, który wydał poprzednie świadectwo	Data wpisania do rejestru	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku
(61)	dnia	(62) Inspektor	
63. Termin ważności świadectwa upływa z dniem <input type="text"/>			
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 ¹⁾		69. Kraj zarejestrowania ¹⁾	
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)

¹⁾ 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	<input type="text"/>	
(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	<input type="text"/>	
(84)		dnia	
(85)		(86)	(87)

Opis:

Okładka – karton foliowany – bigowana – kolor mango (nr kat. 24).

Format A 4.

WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA CZYNNOŚCI POMIARU STATKU

Pkt	Czynności pomiaru statku	Opłaty
21.	dokonywanie pomiarów statków i określanie ich nośności lub wyporności	1/5 – 2/5 opłat określonych odpowiednio w pkt 1-15 załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczenia za czynności inspekcyjne
22.	Ustalenie liczby pasażerów	1/5 – 2/5 opłat określonych odpowiednio w pkt 16-20 załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .....w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczenia za czynności inspekcyjne
23.	Ustalenie wolnej burty	15 j.t. za każdą burtę
24.	Ustalanie znaków i symboli pomiarowych w tym naniesienie cech lub tabliczki Komisji Inspekcyjnej	10 j.t. za każdy znak lub cyfrę
25.	Ustalenie podziałek zanurzenia oraz sposobów ich rozmieszczenia	10 j.t. za każdą parę

1 j.t. = 2.3 zł

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania czynności pomiaru statków, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności pomiaru statku stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 26 ust. 7 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Rozporządzenie określa sposób wykonywania pomiarów statków żeglugi śródlądowej, tryb postępowania pomiarowego oraz wzory świadectw pomiarowych.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A.;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania czynności z zakresu
pomiaru statków ²⁾**

Na podstawie art. 26a ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

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

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

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

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

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenia dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 3. 1. Upoważnienia podmiotu do wykonywania pomiaru statków dokonuje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji.

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

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

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

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

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

KRYTERIA, KTÓRE POWINIEN SPEŁNIAĆ PODMIOT UBIEGAJĄCY SIĘ O UPOWAŻNIENIE

I. Kryteria ogólne

1.Podmiot powinien:

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

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

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

II. Kryteria szczegółowe

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

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

3. Podmiot powinien być:

- 1) zarządzany i administrowany w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację;

2) przygotowany do przekazywania określonych informacji o statku właściwemu terytorialnie organowi administracji żeglugi śródlądowej.

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

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

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

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

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

ZASADY PROWADZENIA (SPRAWOWANIA) NADZORU NAD PODMIOTEM

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

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 26a ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa sposób upoważniania podmiotów do wykonywania czynności pomiaru statków.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich²⁾

Na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich, do których ma zastosowanie wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej.

§ 2. Śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, obejmują:

- 1) śródlądowe drogi wodne określone w załączniku nr I do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.);
- 2) śródlądowe drogi wodne Konfederacji Szwajcarskiej.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenie określa wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich, do których ma zastosowanie wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru i trybu wydawania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej²⁾

Na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb wydawania, przedłużania, cofania i dokonywania zmian wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) wzór wniosku w sprawach związanych ze wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej;
- 3) wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 4) wzór rejestru wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.

§ 2. 1. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej dla statku wydaje właściwy dyrektor żeglugi śródlądowej.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej po przeprowadzeniu inspekcji technicznej przez komisję inspekcyjną, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, zwanej dalej „ustawą”.

3. Na podstawie wyniku inspekcji technicznej, określa się okres ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenia dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 3. 1. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej przedłuża się przed upływem okresu ważności świadectwa po przeprowadzeniu inspekcji technicznej.

2. W wyjątkowych przypadkach na uzasadniony wniosek właściciela lub jego pełnomocnika dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć okres ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej najwyżej o sześć miesięcy bez przeprowadzania dalszych inspekcji.

3. Przedłużenia udziela się na piśmie i należy przechowywać je na pokładzie statku.

§ 4. Statek może być dopuszczony do żeglugi na podstawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli spełnia warunki w nim zawarte.

§ 5. Wniosek o wydanie lub przedłużenie ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej powinien być złożony do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej na piśmie i zawierać następujące dane:

- 1) nazwa statku;
- 2) rodzaj statku;
- 3) europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) – „urzędowy numer”;
- 4) nazwę i adres armatora;
- 5) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny;
- 6) port macierzysty statku;
- 7) rok budowy;
- 8) nazwa i adres stoczni;
- 9) numer, datę wydania, organ wydający poprzednie świadectwo zdolności żeglugowej;
- 10) numer, datę wydania, organ wydający świadectwo pomiarowe;
- 11) zamierzony sposób eksploatacji statku (typ statku);
- 12) informacja o posiadaniu instalacji gazu płynnego.

§ 6. Do wniosku o wydanie lub przedłużenie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć kopie lub wyciągi dokumentów wymienionych w art. 32 ustawy oraz dokument potwierdzający opłatę za przeprowadzoną inspekcje techniczną.

§ 7. 1. Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydane nowo zbudowanemu statkowi wydaje się na okres nie dłuższy niż:

- 1) 5 lat - w przypadku statków pasażerskich;
- 2) 10 lat - w przypadku wszystkich innych jednostek.

2. W przypadku jednostek będących w eksploatacji dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w zależności od rodzaju, przeznaczenia statku, zgromadzonych dokumentów oraz od wyników inspekcji technicznej indywidualnie określa okres przedłużenia ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, z tym, że nie może on przekroczyć terminów określonych w ust. 1.

3. Okres ważności wpisuje się do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej i w razie potrzeby informuje o nim właściwy organ, który wydał świadectwo wspólnotowe.

4. W przypadku wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej dotychczasowy dokument bezpieczeństwa statku podlega zwrotowi do organu, który go wydał.

§ 8. 1. Armator statku lub jego przedstawiciel powinien poinformować dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o wszystkich zmianach w nazwie lub własności, wszelkich nowych pomiarach i zmianach w numerze rejestracyjnym lub porcie macierzystym, w terminie 14 dni od dnia ich zaistnienia.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, należy przedłożyć wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej statku dla dokonania zmiany.

§ 9. 1. W razie konieczności dokonania zmian we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej armator statku lub jego przedstawiciel występuje do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej z wnioskiem o dokonanie zmiany w świadectwie wraz z dokumentami uzasadniającymi dokonania takiej zmiany.

2. Zmian oraz uwagi we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się poprzez wskazanie, którego punktu zmiana dotyczy, oraz wpisanie w tym świadectwie nowej treści tego punktu.

3. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepis § 6.

§ 10. 1. Wszelkie uwagi oraz zmiany we wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej mogą być wprowadzane przez organ każdego państwa członkowskiego, właściwy w sprawach wydawania wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.

2. W razie wprowadzenia zmiany lub uwagi do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej organ dokonujący zmian informuje o tym właściwy organ, który wydał to świadectwo.

§ 11. 1. W razie utracenia lub zniszczenia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, na uzasadniony wniosek armatora statku lub jego przedstawiciela organ, który wystawił wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wyda jego duplikat.

2. Informację o wystawieniu duplikatu wpisuje się na pierwszej stronie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. W prawym górnym rogu przybija się stempel koloru czerwonego o wymiarach 6 cm x 2 cm o treści DUPLIKAT.

3. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepis § 6.

§ 12. W razie ustania przyczyn powodujących cofnięcie dokumentu bezpieczeństwa statku, o którym mowa w art. 28 ust. 1 ustawy, armator statku lub jego przedstawiciel składa wniosek do organu, który cofnął dokument bezpieczeństwa statku o przywrócenie ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej wraz z dokumentami potwierdzającymi ustanie przyczyn jego cofnięcia.

§ 13. Właściwy organ może zezwolić osobie lub instytucji, która przedstawi pisemną zgodę właściciela statku, na wgląd do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej danego statku oraz wydać tej osobie wyciąg lub uwierzytelniony odpis wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

§ 14.1. Właściciel statku lub jego pełnomocnik powinien wystąpić z wnioskiem do właściwego organu o nadanie europejskiego numeru identyfikacyjnego statku, zwanego dalej „urzędowym numerem”.

2. Właściwy organ wydający dla danego statku wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wpisuje do tego świadectwa urzędowy numer nadany przez właściwy organ państwa, w którym statek został zarejestrowany lub w którym znajduje się jego port macierzysty.

3. Statkom państw trzecich urzędowy numer wpisywany do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej nadaje właściwy organ wydający to świadectwo.

4. Właściciel statku lub jego pełnomocnik jest zobowiązany do umieszczenia wpisanego do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej urzędowego numeru. oraz usunięcia go w chwili utraty jego ważności. – numer obowiązuje przez całe „życie statku” i nie ulega zmianie ani utracie ważności – proponuję usunąć ten zapis lub przeredagować ale nie wiem jaki był zamysł tego zapisu.

5. Postanowienia ust.1-4 nie stosuje się do statków rekreacyjnych.

§ 15. 1. Wzór wniosku o wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 16. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nadaje bieżący numer wydawanym przez siebie wspólnotowym świadectwom zdolności żeglugowej oraz prowadzi rejestr wszystkich wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.

2. Wzór rejestru wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej, jest określony w załączniku nr 3.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przechowuje aktualną kopię każdego wydanego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do rejestru wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej wszelkie uwagi, zmiany i adnotacje dotyczące wszelkich spraw związanych ze wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej.

§ 17. Właściciel statku lub jego pełnomocnik pokrywa koszty związane z wydaniem wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

.....
.....
Nazwa, adres, telefon, kom, fax, mail składającego wniosek

Wniosek

Na podstawie rozporządzenia MI w sprawie sposobu, trybu wydawania WSZZ (...) dla statku:

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer identyfikacyjny
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracji		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	
9. Niniejsze świadectwo zastępuje świadectwo nr wydane dnia..... przez nazwa komisji inspekcyjnej		
10. Numer świadectwa pomiarowego .....wydanego przez..... organ pomiarowy dnia		
Typ statku lub rodzaj zestawu pływającego	Czy statek posiada instalację gazu płynnego ?	

Wnioskuje¹⁾

- 1) o wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej
- 2) o przedłużenie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej numer
- 3) o dokonanie zmian w następujących punktach wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej:;;
a) Treść zmiany:.....
.....
b) Treść zmiany:.....
.....
c) Treść zmiany:.....
Dokumentem uzasadniającym dokonanie zmiany jest
- 4) o wystawienie duplikatu wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej z powodu :
.....
- 5) o przywrócenie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej z powodu :.....
.....
- 6) o wgląd do wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej z powodu :.....
.....
- 7) o wystawienie wyciągu lub uwierzytelnionego odpisu wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej z powodu :
.....
- 8) o nadanie jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku

.....
Podpis składającego wniosek

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

WSPÓLNOTOWE ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

(Miejsce na godło państwa)

NAZWA PAŃSTWA

ŚWIADECTWO nr

.....
(Miejsce)

.....
(Data)



.....
Komisja inspekcyjna

.....
(Podpis)


Uwagi:

Statek może być używany do żeglugi na podstawie niniejszego świadectwa, jeśli spełnia warunki przedstawione poniżej.

W przypadku znaczących przeróbek lub napraw statek musi przejść specjalną inspekcję przed wypłynięciem w nową podróż.

Armator statku lub jego przedstawiciel musi poinformować komisję inspekcyjną o wszelkich zmianach w nazwie lub własności statku, wszelkich nowych pomiarach i zmianach w numerze rozpoznawczym statku, numerze rejestracyjnym lub porcie macierzystym. Przedkłada jednocześnie świadectwo statku w celu jego zmiany.

Świadectwo nr wydane przez (Komisja inspekcyjna)

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer rozpoznawczy
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i siedziba stoczni	
9. Niniejsze świadectwo zastępuje świadectwo nr wydane dnia przez (Komisja inspekcyjna)		
10. Wyżej wymieniony statek, w następstwie inspekcji przeprowadzonej dnia (*) i po przedstawieniu świadectwa wystawionego dnia (*) przez uznaną instytucję klasyfikacyjną został uznany jako zdolny do pływania — po wspólnotowych drogach wodnych w rejonie(ach) (*) po drogach wodnych w rejonie(ach) (*) w (Nazwy Państw (*)) z wyjątkiem: — po następujących drogach wodnych w... (Nazwa Państwa (*)) przy podanym maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu, jak również podanym wyposażeniem statku i załozdze.		
11. Ważność niniejszego świadectwa upływa z dniem		
(*) Zmiana(-y) do pozycji: Nowe brzmienie:		
(*) Niniejsza strona została zastąpiona. (Miejsce) (Data)  Komisja inspekcyjna (Podpis)		
(*) Niepotrzebne skreślić.		

12. Numer świadectwa (1), numer rozpoznawczy (2), numer rejestracyjny (3) i numer świadectwa pomiarowego (4) są zamocowane z odpowiednimi oznaczeniami w następujących miejscach statku:

1.

2.

3.

4.

13. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie jest oznaczone na każdej burcie statku

— za pomocą dwóch — — oznaczeń zanurzenia (*).

— za pomocą górnych tabliczek pomiarowych (*).

Umieszczone zostały dwie podziałki zanurzenia (*).

Tylnie skale pomiarowe służą jako podziałki zanurzenia; dodatkowo umieszczono liczby dotyczące zanurzenia (*).

14. Uwzględniając ograniczenia (*) wspomniane w punktach 15 i 52, statek działa jako jednostka

1. pchająca (*)	4. przemieszczana w zestawie sprzężonym (*)
1.1 w zestawie sztywnym (*)	5. holująca (*)
1.2 sprzężonym elastycznie (*)	5.1 statek bez napędu (*)
2. pchana (*)	5.2 statek z napędem (*)
2.1 w zestawie sztywnym (*)	5.3 tylko pod prąd wody (*)
2.2 na czele zestawu sztywnego (*)	6. holowana (*)
2.3 sprzężonym elastycznie (*)	6.1 jako statek z napędem (*)
3. przemieszczająca zestaw sprzężony (*)	6.2 jako statek bez napędu (*)

(*) Zmiana(-y) do pozycji
Nowe brzmienie:

(*)
Niniejsza strona została zastąpiona.

.....
Miejsce (Data)



.....
Komisja inspekcyjna

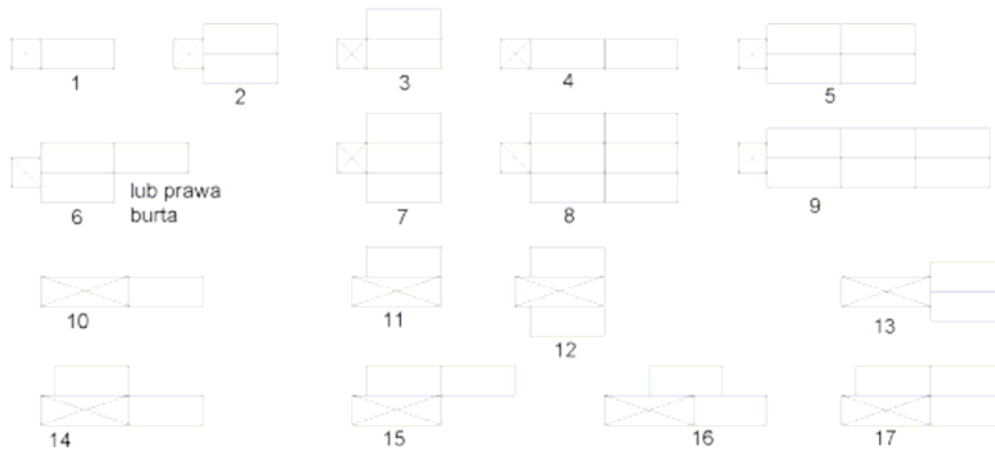
.....
(Podpis)

.....
(*) Niepotrzebne skreślić.

15. Dopuszczone formacje

1. Statek jest dopuszczony do przemieszczania następujących formacji:

Szkic formacji	Ograniczenia wynikające z rozdziałów 5 i 16								
	Maksymalne wymiary w m		Kierunek zeglugi i stan obciążenia				Przekrój poprzeczny w m ² przy maksymalnym zanurzeniu		Uwagi
	pod prąd	z prądem	pod prąd	z prądem	pod prąd	z prądem			
Nr	długość	szerokość	załadowany w t	pusty	załadowany w t	pusty	pod prąd	z prądem	




2. Sprzężenia:

Rodzaj sprzężenia Liczba przewodnic lin stalowych
 Liczba stalowych lin sprzęgających: Liczba sprzężeń na każdą burtę: m
 Siła rozrywająca na sprzężenie wzdluzne: kN Długość każdej liny sprzęgającej:
 Siła rozrywająca na stalową linę sprzęgającą: kN


(*) Zmiana(-y) do pozycji
 Nowe brzmienie:

(*) Niniejsza strona została zastąpiona.
 Miejsce (Data)
 Pieczęć Komisja inspekcyjna
 (Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

16. Numer świadectwa pomiarowego wydanego przez Urząd Pomiarowy) dnia			
17 a. Długość całk. m	18 a. Szerokość całk. m	19. Maks. zanurzenie m	20. Wolna burta cm
17 b. Długość L m	18 b. Szerokość B m		
21. Nośność/Wyporność (*) t/m ³ (*)	22. Liczba pasażerów	23. Liczba koi pasażerskich	
24. Liczba wodoszczelnych grodzi poprzecznych	25. Liczba ładowni	26. Rodzaj pokryw luków	
27. Liczba głównych silników napędowych	28. Łączna moc nominalna głównych źródeł napędu kW	29. Liczba śrub głównych	
30. Liczba wciągarek kotwicy dziobowej z których z napędem silnikowym		31. Número de molinetes de popa z których z napędem silnikowym	
32. Liczba haków holowniczych	33. Liczba wciągarek holowniczych z których z napędem silnikowym		
34. Urządzenia sterowe			
Liczba płetw sterowych w sterze głównym	Napęd steru głównego	— ręczny (*) — elektryczny (*)	— elektryczno-hydrauliczny (*) — hydrauliczny (*)
Inne urządzenia: tak/nie (*) Rodzaj:			
Ster boczny: tak/nie (*)	Napęd steru bocznego:	— ręczny (*) — elektryczny (*)	— elektryczno-hydrauliczny (*) — hydrauliczny (*)
Instalacja steru dziobowego: tak/nie (*)	— ster dziobowy (*) — dziobowy ster strumieniowy (*) — inna instalacja (*)	— sterowanie zdalne tak/nie (*)	uruchomienie zdalne tak/nie (*)
35. Sprzęt pompowy			
Obliczona całkowita wydajność l/min	Liczba pomp mechanicznych zęzowych	Wydajność l/min	Liczba ręcznych pomp zęzowych
(*) Zmiana(-y) do pozycji			
Nowe brzmienie:			
.....			
(*) Niniejsza strona została zastąpiona.			
Miejsce,  Pieczęć		(Data)	Komisja inspekcyjna (Podpis)
(*) Niepotrzebne skreślić.			

36. Liczba i lokalizacja zamknięć, o których mowa w art. 8.08 ust. 10 i 11			
37. Kotwice			
Liczba kotwic dziobowych	Masa całkowita kotwic dziobowych kg	Liczba kotwic rufowych	Masa całkowita kotwic rufowych kg
38. Łańcuchy kotwiczne			
Liczba łańcuchów kotwic dziobowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
Liczba łańcuchów kotwic rufowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
39. Liny cumownicze			
Pierwsza lina o długości..... m i sile rozrywającej..... kN			
Druga lina o długości..... m i sile rozrywającej..... kN			
Trzecia lina o długości..... m i sile rozrywającej..... kN			
40. Liny holownicze			
..... o długości m i sile rozrywającej kN			
..... o długości..... m i sile rozrywającej kN			
41. Sygnały świetlne i dźwiękowe			
Światła, flagi, kule, pławy i urządzenia dźwiękowe używane do sygnalizacji oraz do generowania sygnałów świetlnych i dźwiękowych, nakazanych przez przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w Państwach Członkowskich, znajdują się na pokładzie, jak również niezależne od pokładowej sieci elektrycznej światła rezerwowe dla oświetlenia cumowniczego nakazane przez przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w Państwach Członkowskich.			
(*) Zmiana(-y) do pozycji			
Nowe brzmienie:			
.....			
.....			
(*) Niniejsza strona została zastąpiona.			
.....		
Miejsce		(Data)	
 <p>Pieczęć</p>		.....
		Komisja inspekcyjna	
		
		(Podpis)	
.....			
(*) Niepotrzebne skreślić.			

42.	Pozostałe wyposażenie rzutka schodnie z barierką bosak zestaw pierwszej pomocy lornetka plansza na temat ratowania tonących zbiorniki ognioodpome Schody/Drabina zaburtowa (*)	System komunikacji głosowej Urządzenie radiotelefoniczne Dźwigi	— naprzemienny (*) — dwupunktowy/telefon (*) — wewnętrzne łącze radiotelefoniczne (*) — w relacji statek-statek — w relacji informacji żeglugowych — w relacji statek-władze portowe — zgodnie z art. 11.12, ust. 9 (*) — inne dźwigi o obciążeniu roboczym nieprzekraczającym 2 000 kg (*)
43.	Sprzęt przeciwpożarowy Liczba gaśnic przenośnych	Wbudowana instalacja(-e) tryskaczowa Inne wbudowane systemy gaśnicze	Nie Liczba (*) Nie Liczba (*)
Liczba pomp pożarowych		Liczba hydrantów	Liczba węży pożarniczych
Pompa ręczna zastępuje pompę pożarową		Tak/Nie (*)	
44.	Wyposażenie ratunkowe Liczba kół ratunkowych Kamizelki ratunkowe dla każdej osoby stale przebywającej na pokładzie. Inne osobiste środki ratunkowe na statkach pasażerskich (*) Łódź towarzysząca z jednym zestawem wiosel, jedną liną cumowniczą, jednym czerpakiem (*) Zbiorowe środki ratunkowe na statkach pasażerskich (*)		
45.	Szczególne rozplanowanie sterówki do sterowania przez jedną osobę podczas żeglugi z użyciem radaru Statek posiada jednoosobowe stanowisko radarowe (*).		
(*) Zmiana(-y) do pozycji: Nowe brzmienie:			
(*) Niniejsza strona została zastąpiona.			
(Miejsce)  Pieczęć		(Data) Komisja inspekcyjna (Podpis)	
(*) Niepotrzebne skreślić.			

46. Tryby pracy spełniające przepisy prawa krajowego lub międzynarodowego w odniesieniu do załogi (**)

47. Wyposażenie statku zgodnie z art. 23.09
 Statek spełnia (*)/nie spełnia (*)/art. 23.09 ust. 1.1 (*)/art. 23.09 ust. 1.2 (*)

Miejsce na wpisanie minimalnej załogi spełniającej przepisy prawa krajowego lub międzynarodowego (**)	Miejsce na wpisanie trybów pracy zgodnie z pozycją 46		
.....
.....
.....

48. Minimalna załoga

Miejsce na wpisanie minimalnej załogi dla statków, które nie należą do kategorii ogólnie objętych przepisami krajowymi lub międzynarodowymi (**)

	Miejsce na wpisanie trybów pracy		
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Spostrzeżenia i warunki specjalne:

.....

.....

.....

.....

(*) Zmiana(-y) do pozycji:

Nowe brzmienie:

.....

.....

(*) Niniejsza strona została zastąpiona.

.....

(Miejsce) (Data)



Pieczęć


.....

Komisja inspekcyjna


.....

(Podpis)


(*) Niepotrzebne skreślić.
 (**) Państwa Członkowskie mogą zdecydować się na stosowanie przepisów krajowych lub międzynarodowych lub nie stawiać wymagań.

49. Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)
Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)
.....
Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do
..... (Miejsce) (Data)
 Komisja inspekcyjna
..... (Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

49. Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)
Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)
.....
Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do
..... (Miejsce) (Data)
 Komisja inspekcyjna
..... (Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

49. Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)
Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)
.....
Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do
..... (Miejsce) (Data)
 Komisja inspekcyjna
..... (Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**

Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu..... (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do

(Miejsce)

(Data)



Komisja inspekcyjna

(Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**

Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu..... (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do

(Miejsce)

(Data)



Komisja inspekcyjna

(Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**

Komisja inspekcyjna skontrolowała statek w dniu..... (*).
Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną
zostało przedstawione komisji inspekcyjnej (*)
Przyczyna inspekcji / świadectwa (*)

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa (*), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony (*)
do

(Miejsce)

(Data)



Komisja inspekcyjna

(Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.


50. Atest dla instalacji gazu płynnego

Instalacja(e) gazu płynnego na pokładzie statku została(-y) skontrolowana(-e) przez osobę upoważnioną (*)
 i zgodnie z jego protokołem odbioru z dnia (*) spełnia(-ją) stawiane warunki.

Instalacja(-e) obejmuje(-ą) następujące urządzenia zasilane gazem:

Instalacja	Nr seryjny	Rodzaj	Producent	Typ	Lokalizacja

Niniejszy atest jest ważny do dnia
 (Miejsce) (Data)

Osoba upoważniona (*) Komisja inspekcyjna
 (Podpis)

(*) Zmiana(-y) do pozycji
 Nowe brzmienie:

(*) Niniejsza strona została zastąpiona.
 (Miejsce) (Data)
 Komisja inspekcyjna
 (Podpis)

(*) Niepotrzebne skreślić.

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

— po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez osobę upoważnioną

— po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do dnia

.....
(Miejsce)

.....
(Data)



.....
Komisja inspekcyjna

.....
(Podpis)

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

— po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez osobę upoważnioną

— po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do dnia

.....
(Miejsce)

.....
(Data)



.....
Komisja inspekcyjna

.....
(Podpis)

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

— po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez osobę upoważnioną

— po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do dnia

.....
(Miejsce)

.....
(Data)



.....
Komisja inspekcyjna

.....
(Podpis)

WZÓR REJESTRU WSPÓLNOTOWYCH ŚWIADECTW ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Organ upoważniony/Komisja inspekcyjna.....

Rejestr wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej

Rok.....

(Strona lewa)

Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej			Nazwa statku	Numer rozpoznawczy statku	Armator statku		Miejsce
Nr	Dzień	Miesiąc			Nazwa	Adres	

(Strona prawa)

Nośność zgodnie ze świadectwem pomiarowym lub wyporność (*)			Rejony lub, odpowiednio, rozciągłość śródlądowej drogi wodnej		Adnotacje dotyczące inspekcji dodatkowych lub specjalnych, wycofania lub anulowania świadectwa	Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej ważne do	Inne uwagi
Data świadectwa pomiarowego	Tabliczka pomiarowa	t/m ³	od	do			

(*) Jeżeli nie jest dostępne żadne świadectwo pomiarowe, oszacować nośność lub wyporność.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie w sprawie wzoru, trybu wydawania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) sposób i tryb wydawania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) wzór wniosku w sprawach związanych ze wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej;
- 3) wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 4) wzór rejestru wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A.;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

Koszty wydawania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej będą ponoszone przez armatorów, co zminimalizuje koszty działalności komisji inspekcyjnych i pozwoli uzyskać wpływy do Budżetu Państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania świadectwa zdolności żeglugowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wspólnotowych wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi
śródlądowej²⁾**

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

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony środowiska i ochrony przed hałasem;
- 2) wymagania w zakresie wyposażenia statków.

§ 2. Wymagania techniczne oraz wymagania w zakresie wyposażenia statków określa załącznik nr II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.).

§ 3. Uchyła się rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 marca 2003 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 88, poz. 810 i Nr 108, poz. 1015).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnotowych wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34b ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony wód, powietrza i ochrony przed hałasem, zwane dalej "wymaganiami technicznymi stanu bezpieczeństwa";
- 2) wymagania w zakresie wyposażenia statków.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zakres przedmiotowego rozporządzenia pokrywa się w całości z załącznikiem nr II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006 r., str. 1, z późn. zm.) w związku z tym projekt rozporządzenia przewiduje bezpośrednie odesłanie do ww. załącznika.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów
stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności
inspekcyjne²⁾**

Na podstawie art. 34c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;
- 2) rodzaje i wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 3) wysokość i sposób uiszczania opłat za czynności inspekcyjne.

§ 2. 1. W celu stwierdzenia czy statek spełnia wymogi techniczne, komisja inspekcyjna, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy, przeprowadza inspekcje techniczne.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, komisja inspekcyjna, zwana dalej „komisją” przeprowadza w następującym zakresie:

- 1) kadłub jego wytrzymałość i stateczność;
- 2) znak wolnej burty i podziałki zanurzenia;
- 3) właściwości manewrowe;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

- 1) dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);
- 2) dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);
- 3) dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);
- 4) dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

- 4) urządzenia sterowe;
- 5) sterówka;
- 6) urządzenia mechaniczne;
- 7) urządzenia elektryczne;
- 8) nasilenie hałasu;
- 9) wyposażenie;
- 10) bezpieczeństwo w miejscu pracy;
- 11) pomieszczenia dla załogi;
- 12) urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodzenia zasilane paliwem;
- 13) instalacje gazu płynnego dla celów gospodarczych;
- 14) określenie wymiarów statku;
- 15) pomiar wyporności;
- 16) pomiar ładowności.

3. Inspekcję techniczną dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza na pisemny wniosek armatora, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3.1. Komisje przeprowadzają inspekcje techniczne w przypadkach określonych w ustawie, w szczególności w celu:

- 1) wydania lub przedłużenia ważności wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) dokonania pomiarów statku i ich weryfikacji;
- 3) wystawienia lub przedłużenia ważności świadectwa pomiarowego.

2. Armator lub jego pełnomocnik może w każdym czasie złożyć wniosek o przeprowadzenie dobrowolnej inspekcji technicznej. Wniosek taki należy rozpatrzyć pozytywnie.

3. Po zakończeniu inspekcji technicznej komisja wystawia zaświadczenie z przeprowadzenia inspekcji technicznej, której wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4.1. Komisje tworzą przewodniczący i eksperci.

2. Ekspertami w komisji są przynajmniej:

- 1) jeden pracownik organu administracji żeglugi śródlądowej;
- 2) jeden ekspert do spraw budowy okrętów oraz budowy silników okrętowych w zakresie żeglugi śródlądowej;
- 3) jeden ekspert do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski uprawniający do

kierowania statkiem.

3. Eksperci, o których mowa w ust. 1, powinni posiadać wyższe wykształcenie techniczne oraz wiedzę i doświadczenie w dziedzinie, którą reprezentują w komisji.

§ 5. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej powołuje ekspertów tworzących komisję.

2. Właściwy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej powołuje przewodniczącego komisji spośród ekspertów.

3. Obejmując obowiązki, przewodniczący i pozostali eksperci składają pisemne oświadczenie, że będą je wykonywać całkowicie bezstronnie. Oświadczenia nie wymaga się od pracowników, o których mowa w § 4 ust. 2 pkt 1.

4. Komisje mogą korzystać ze wsparcia innych wyspecjalizowanych w badaniach statków instytucji lub ekspertów.

§ 6. 1. Inspekcjom technicznym nie podlegają statki, o których mowa w art. 34i ustawy.

2. Właściciele lub pełnomocnicy statków nie podlegających inspekcjom technicznym mogą złożyć wniosek o przeprowadzenie inspekcji technicznej.

§ 7. 1. Właściciel statku lub jego pełnomocnik składa do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, przy którym działa komisja, wniosek o przeprowadzenie inspekcji technicznej.

2. Do wniosku należy załączyć kopie lub wyciągi dokumentów, o których mowa w art. 32 ustawy.

3. Po złożeniu dokumentów o których mowa w ust. 1 i 2 organ inspekcyjny określa:

1) miejsca i termin inspekcji technicznej oraz

2) dodatkowe dokumenty, które należy przedłożyć dzień przed planowanym terminem inspekcji technicznej.

§ 8. 1. Właściciel lub jego pełnomocnik przedstawia do inspekcji technicznej statek w stanie nie załadowanym, czystym i wyposażonym.

2. Podczas inspekcji właściciel lub jego pełnomocnik udziela koniecznej pomocy, w szczególności udostępnia odpowiednią łódź, oddaje do dyspozycji personel, a także umożliwia wgląd w te części kadłuba statku oraz urządzeń, które nie są bezpośrednio dostępne i widoczne.

§ 9. 1. Przy pierwszej inspekcji statku nowo zbudowanego komisja inspekcyjna ma obowiązek dokonania przeglądu statku na pochylni.

2. Istnieje możliwość odstąpienia od przeglądu na pochylni w razie przedstawienia świadectwa klasy lub zaświadczenia uznanej instytucji kwalifikacyjnej stwierdzającej zgodność konstrukcji z jego przepisami lub w razie przedłożenia dokumentu, z którego wynika, że właściwy organ dokonał już przeglądu na pochylni w innych celach.

3. W razie ponownych inspekcji lub inspekcji przeprowadzanych w przypadku znaczących zmian lub napraw statku, o których mowa w art. 34g ustawy, komisja inspekcyjna może zażądać przeglądu na pochylni.

§ 10. 1. Komisja inspekcyjna obowiązana jest przeprowadzić próby pływania przy pierwszej inspekcji statków motorowych i zestawów, jak również w razie dokonania istotnych zmian w systemie napędu lub urządzeniu sterowym.

Dla holowników pchaczy i lodołamaczy przeprowadzona zostaje także próba na uwięzi.

2. Komisja inspekcyjna może przeprowadzać dodatkowe przeglądy i próby pływania, a także zażądać przedstawienia innych dowodów z prób, inspekcji dokonywanych przez inne upoważnione instytucje.

3. Przepis ten stosuje się także na każdym etapie budowy statku.

4. W celu ułatwienia i ujednolicenia szczegółowej procedury inspekcji technicznej komisja inspekcyjna stosuje instrukcje oraz formularze inspekcyjne.

§ 11. Właściciel statku lub jego pełnomocnik pokrywa koszty wynikłe z inspekcji statku i wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

§ 12. 1. Wysokość opłaty zależy od typu statku.

2. Dla potrzeb opłat wyróżnia się następujące typy statków:

- 1) statki towarowe bez napędu;
- 2) barki motorowe;
- 3) tankowce;
- 4) holowniki, pchacze;
- 5) małe statki motorowe i żaglowe, łodzie bez silników;
- 6) urządzenia pływające;
- 7) statki pasażerskie.

§ 13. 1. Opłaty za dokonanie inspekcji technicznej określone są w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

2. Opłaty za dokonanie inspekcji po usunięciu uszkodzenia, inspekcji dobrowolnej lub innej i inspekcji w zależności od jej zakresu stanowią od 1/5 do 5/5 opłat, o których mowa w ust. 1.
3. Opłata za każdą rozpoczętą godzinę inspekcji za każdego członka komisji inspekcyjnej wynosi dodatkowo 35 j.t.

§ 14. 1. Opłaty, o których mowa w § 13, uiszcza się w gotówce lub przelewem na rachunek bankowy wskazany przez komisję inspekcyjną.

2. Opłaty uiszcza się w kwocie i terminie określonym w wezwaniu do zapłaty wystawionym przez komisję inspekcyjną.
3. Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji inspekcyjnej w dniu odbioru zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu inspekcji technicznej.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik nr 1

..... dnia

Miejscowość

.....

Nazwa, adres, telefon, kom, fax, mail składającego wniosek

Wniosek o przeprowadzenie inspekcji technicznej*

Na podstawie § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia...w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności inspekcyjne (Dz. U. Nr ..., poz. ...) przedstawiam jednostkę :

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer identyfikacyjny
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracji		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	
9. Niniejsze świadectwo zastępuje świadectwo nr .....wydane dnia..... przez nazwa komisji inspekcyjnej		
10. Numer świadectwa pomiarowego .....wydanego przez..... urząd Pomiarowy dnia		

Komisji Inspekcyjnej powołanej przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w
..... do przeprowadzenia inspekcji technicznej w zakresie:

Lp.	Zakres inspekcji	tak	nie
1.	kadłub jego wytrzymałości i stateczności;		
2.	znak wolnej burty i podziałki zanurzenia;		
3.	właściwości manewrowe;		
4.	urządzenia sterowe;		
5.	sterówka;		
6.	urządzenia mechaniczne,		
7.	urządzenia elektryczne		

* Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji w dniu odbioru Świadectwa przeprowadzenia inspekcji technicznej nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu inspekcji technicznej

8.	nasilenie hałasu;		
9.	wyposażenie;		
10.	bezpieczeństwo w miejscu pracy;		
11.	pomieszczenia dla załogi;		
12.	urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodzenia zasilane paliwem;		
13.	instalacje gazu płynnego dla celów gospodarczych;		
14.	określenie wymiarów statku;		
15.	pomiar wyporności;		
16.	pomiar ładowności		

Inspekcji technicznej przeprowadza się w celu:

Lp.	Cel inspekcji	tak	nie
1.	Wystawienia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej		
2.	Przedłużenia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej		
3.	Przywrócenia cofniętego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej		
4.	Wystawienie świadectwa pomiarowego		
5.	W celu		

.....
Podpis składającego wniosek

..... dnia
Miejscowość

.....
.....
Nazwa, adres, telefon, kom, fax, mail Komisji Inspekcyjnej

Zaświadczenie z przeprowadzenia inspekcji technicznej

Na podstawie § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia...w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności inspekcyjne (Dz. U. Nr ..., poz. ...)

Komisja Inspekcyjna przeprowadziła

1. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

2. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

3. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

4. w dniu..... w miejscowości w godzinach

.....

inspekcję techniczną statku :

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer identyfikacyjny
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracji		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	

Komisja Inspekcyjna powołana przy Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w do przeprowadzenia inspekcji technicznej w zakresie:

Lp.	Zakres inspekcji	Wynik inspekcji		Nie badano
		pozytywny	negatywny	
1.	kadłub jego wytrzymałości i stateczności;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
2.	znak wolnej burty i podziałki zanurzenia;			

		..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
3.	właściwości manewrowe;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
4.	urządzenia sterowe;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
5.	sterówka;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
6.	urządzenia mechaniczne,	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
7.	urządzenia elektryczne	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
8.	nasilenie hałasu;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
9.	wyposażenie;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
10.	bezpieczeństwo w miejscu pracy;	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta	..... ..... Pieczęć i podpis eksperta
11.	pomieszczenia dla załogi;	..... ..... .....	..... ..... .....	..... ..... .....

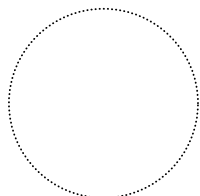
		Pieczęć i podpis eksperta	Pieczęć i podpis eksperta	Pieczęć i podpis eksperta
12.	urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodzenia zasilane paliwem;	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta
13.	instalacje gazu płynnego dla celów gospodarczych;	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta
14.	określenie wymiarów statku;	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta
15.	pomiar wyporności;	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta
16.	pomiar ładowności	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta	..... Pieczęć i podpis eksperta

Na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia.... w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności inspekcyjne w sprawie składu i kwalifikacji komisji inspekcyjnych.

Łączna kwota za przeprowadzenie inspekcji technicznej* jt. co stanowi zł
--	----------------------------------

Przewodniczący Komisji Inspekcyjnej przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w

- stwierdza, że wynik przeprowadzonej inspekcji technicznej
1. pozwala / nie pozwala
 2. wystawić dokument o jaki wnioskował
 3. w dniu
 4. Armator lub jego pełnomocnik



.....
Piecątka i podpis Przewodniczącego Komisji Inspekcyjnej
Pieczeń Komisji Inspekcyjnej

* Dokument potwierdzający dokonanie opłaty dostarcza się komisji w dniu odbioru Świadectwa przeprowadzenia inspekcji technicznej nie później jednak niż 14 dni po dokonaniu inspekcji technicznej

WYSOKOŚĆ OPŁAT POBIERANYCH ZA DOKONANIE INSPEKCJI TECHNICZNEJ
STATKU

Pkt	Rodzaj statku	Opłata (w j.t.)
	Statki towarowe bez napędu	
1.	do 500 t	125
2.	od 500 t do 1500 t	205
3.	od 1500 t	305
4.	barki motorowe	jak za barki bez napędu + 65
5.	zbiornikowce	odpowiednio jak za statki towarowe bez napędu lub barki motorowe + 50
	Holowniki, pchacze	
6.	do 500 kW	170
7.	dd 500 do 1500 kW	320
8.	powyżej 1500 kW	425
	Małe statki motorowe i żaglowe także łodzie bez silników w zależności od wyporności	
9.	do 60 m ³	170
10.	powyżej 60 m ³	320
	Urządzenia pływające (LxBxT)	
11.	bez maszyn	125 + 0,15 za każdy 1m ³
12.	z maszynami	jak urządzenia pływające bez maszyn + 90
13.	statki do połowu ryb z napędem (LxBxT)	105 + 0,10 za każdy 1m ³
	Promy motorowe	
14.	Do 75 osób	170 + 2 za każdą tonę nośności
15.	Od 75 do 400 osób	250 + 2 za każdą tonę nośności
	Statki pasażerskie	
16.	do 75 osób	170

17.	od 75 do 400 osób	250
18.	powyżej 400 osób	320
	Statki kabinowe (hotelowce)	
19.	do 75 osób	320
20.	Powyżej 75 osób	485

Pkt	Oplaty za czas trwania inspekcji technicznych	Oplata za każdą rozpoczętą godzinę i za każdego eksperta komisji inspekcyjnej
26.	Przeгляд, inspekcja, kontrola, próby, pomiary, stateczność, obliczenia, sporządzanie dokumentacji.	35

1 j.t = .2,3 zł

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

Przewidywane koszty związane z powołaniem komisji inspekcyjnych.

Na podstawie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34 ust. 4 wydaje się rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności inspekcyjne, które zakłada zmiany w przepisach dotyczących wydawania świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej. Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej uchylającej dyrektywę 82/714/WE, która nałożyła na Polskę obowiązek wydawania wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej dla statków pływających po wspólnotowych śródlądowych drogach wodnych. Świadectwa te

zgodnie z projektem ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej będą wydawane w Polsce przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. W urzędach tych będą tworzone komisje inspekcyjne odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji technicznych statków śródlądowych. Spowoduje to zwiększenie kosztów działalności tych urzędów przy których będą tworzone ww. komisji.

W związku faktem, iż do chwili obecnej w urzędach żeglugi śródlądowej nie funkcjonowały komisje inspekcyjne, nie jest możliwe całościowe przedstawienie kosztów utworzenia takich komisji. Niezbędne będzie utworzenie trzech komisji inspekcyjnych zatrudniających po pięć osób, posiadających odpowiednią wiedzę i kwalifikacje. Powołanie i skład komisji określony jest ściśle w w załączniku II do dyrektywy w rozdziale 2 art. 2.01 „komisje inspekcyjne”. Z przeprowadzonej przez Ministerstwo Infrastruktury analizy wynika, iż w 2009 r. zostanie wydanych około 1000 wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej. Szacuje się, iż koszty osobowe sięgać będą kwoty 720 tys. zł rocznie, począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r. a koszty rzeczowe ok. 500 tys. zł w pierwszym roku działania komisji. Koszty działalności komisji inspekcyjnych w kolejnych latach będą planowane w projektach budżetów na następne lata. Jednakże kwoty te nie będą powodowały znacznego obciążenia budżetu tak jak będzie to miało miejsce w pierwszym roku działalności. Koszty te nie powinny wpłynąć znacząco na obciążenie budżetu państwa, gdyż za wystawienie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej będzie pobierana opłata, która stanowić będzie dochód budżetu państwa bilansując tym samym koszty funkcjonowania utworzonych komisji inspekcyjnych. Pozwoli to na uzyskanie przychodów w wysokości od kilkuset do kilku milionów złotych rocznie przy ww. liczbie statków, które będą zobowiązane do uzyskania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Ponadto oczekuje się, iż zagraniczni armatorzy wyrażą chęć wyrobienia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej w polskim organie, z uwagi na niższe koszty jego uzyskania niż w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Pozwoli to na zwiększenie dochodów Budżetu Państwa z tego tytułu.

Ponadto koszty inspekcji będą ponoszone przez armatorów, co zminimalizuje koszty działalności komisji inspekcyjnych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wykonywania przeglądów technicznych statków śródlądowych w ramach wskazanych Urzędów Żeglugi Śródlądowej oraz uznanych przez ministra właściwego ds. transportu podmiotów. Takie rozwiązanie przełamie dotychczasowy monopol Polskiego Rejestru Statków na dokonywanie przeglądów technicznych statków i sprawi, że przeglądy te w ramach nowej konkurencji powinny stawać się lepsze jakościowo i tańsze.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach a także opłat i sposobu ich uiszczania za czynności inspekcyjne, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Rozporządzenie określa:

- 1) skład i kwalifikacje komisji inspekcyjnej;
- 2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;
- 3) rodzaje i wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 4) wysokość i sposób uiszczania opłat za czynności inspekcyjne.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia

w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania czynności z zakresu inspekcji technicznych ²⁾

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

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

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

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

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

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 3. 1. Upoważnienia podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych dokonuje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji.

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

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

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

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

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

KRYTERIA, KTÓRE POWINIEN SPEŁNIAĆ PODMIOT UBIEGAJĄCY SIĘ O UPOWAŻNIENIE

I. Kryteria ogólne

1. Podmiot powinien:

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

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

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

II. Kryteria szczegółowe

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

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

3. Podmiot powinien być:

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

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

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

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

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

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

ZASADY PROWADZENIA (SPRAWOWANIA) NADZORU

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie aktu normatywnego będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

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

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

UZASADNIENIE

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

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

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru, szczegółowych warunków oraz sposobu wydawania tymczasowego
wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej²⁾**

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

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) warunki wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) sposób wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

§ 2. Tymczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej dla statku wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

§ 3. W celu wydania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej właściciel statku lub jego pełnomocnik składa do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej wniosek i wskazuje okoliczności zezwalające na złożenie wniosku.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia przepisów:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 4. 1 Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje tymczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej:

- 1) statkom, które za zgodą właściwego organu muszą odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
 - 2) statkom w przypadku:
 - a) przedłożenia organowi wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej w celu dokonania w nim zmian wynikających ze zmiany nazwy lub właściciela,
 - b) wszelkich ponownych pomiarów,
 - c) zmiany numeru identyfikacyjnego – (ENI);
 - 3) statkom, których właściciel lub pełnomocnik złożył wniosek i oczekuje na wystawienie duplikatu wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
 - 4) statkom, którym właściwy organ odmówił wydania, przedłużenia lub cofnął wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, a jego właściciel lub pełnomocnik odwołał się od jednej z tych decyzji;
 - 5) statkom, których wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej jest w trakcie opracowania po pozytywnie zakończonej inspekcji;
 - 6) statkom, w razie gdy nie są spełnione wszystkie warunki wymagane dla wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej dla uzupełnienia tych wymogów;
 - 7) statkom, których stan na skutek uszkodzenia nie jest zgodny ze wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej;
 - 8) instalacjom i obiektom pływającym, których właściciel lub pełnomocnik wnioskuje o przeprowadzenie transportu specjalnego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 21 ust. 3 pkt 1 i art. 46 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.
2. Tymczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane, po przeprowadzeniu inspekcji, o której mowa w art. 34b ust. 2 ustawy, i stwierdzeniu, że statek posiada zdolność żeglugową.
3. W przypadku gdy inspektor, po przeprowadzeniu inspekcji, o której mowa w ust. 2, stwierdzi, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa żeglugi, przeprowadza się inspekcję techniczną statku.
4. Za dokonanie inspekcji technicznej komisja inspekcyjna pobiera opłaty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 34c ust. 4.

§ 5. 1. W tymczasowym wspólnotowym świadectwie zdolności żeglugowej wskazuje się okres ważności tego świadectwa.

2. W przypadkach, o których mowa w § 4:

- 1) pkt 1 i 6 – 8 tymczasowe wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na jednorazową określoną podróż odbytą w określonym czasie nie dłuższym niż miesiąc;
- 2) pkt 2 – 5 tymczasowe wspólnotowe świadectwie zdolności żeglugowej wydaje się na okres nie dłuższy niż dwa miesiące.

3. Wzór tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej jest określony w załączniku do rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

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

WZÓR TYMCZASOWEGO WSPÓLNOTOWEGO ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Tymczasowe świadectwo wspólnotowe (*)/Tymczasowe świadectwo dopuszczenia (*) nr

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Numer rozpoznawczy statku
4. Nazwa i siedziba armatora		
5. Długość L/L _M (*) Liczba pasażerów		
Liczba koi (*)		
6. Miejsce na informacje o załodze		
6.1 Miejsce na wpisanie trybów pracy spełniających wymagania prawa krajowego lub międzynarodowego (**)		
6.2 Wyposażenie statku zgodnie z art. 23.09		
Statek (spełnia *)/(nie spełnia *)/(art. 23.09 ust. 1.1) (*) (art. 23.09 ust. 1.2) (*)		
Miejsce na wpisanie powiększenia minimalnej załogi spełniającej wymagania prawa krajowego lub międzynarodowego (**)		Miejsce na wpisanie trybów pracy spełniających wymagania prawa krajowego lub międzynarodowego
.....	
.....	
6.3. Miejsce na wpisanie minimalnej załogi dla statków, które nie należą do kategorii ogólnie objętych przepisami krajowymi (**)		
7. Instalacja(-e) gazu płynnego		
Atest ważny do		
8. Warunki specjalne		
9. Przewożenie niebezpiecznych towarów, patrz oddzielne pole (*)		
10. Ważność		
Świadectwo tymczasowe (*)/Tymczasowe świadectwo dopuszczenia (*) ważne do (Data)		
na żeglugę (*)/na pojedynczy rejs (*)		
Wyżej wymieniony statek został uznany za zdolny do żeglugi		
— po wspólnotowych drogach wodnych w rejonie(ach) (*)		
w (nazwy państw (*))		
z wyjątkiem:		
.....		
— po następujących drogach wodnych w:..... (nazwa państwa (*))		
.....		

11.

(Miejsce)

(Data)

(Miejsce)

(Data)

Organ upoważniony do wystawienia tymczasowego świadectwa
dopuszczenia

Komisja Inspekcyjna

Podpis

Podpis

Pieczęć

Pieczęć

(*) Niepotrzebne skreślić.

(**) Wymogi wynikające z prawa krajowego lub międzynarodowego, o których stosowaniu lub niestosowaniu może zdecydować Państwo Członkowskie

9. Przewożenie towarów niebezpiecznych

(Wskazać odpowiednio, czy statek spełnia ewentualne wymagania stawiane przez przepisy prawa krajowego lub międzynarodowego.)

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

Koszty wydania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej i będą ponoszone przez armatorów, co zminimalizuje koszty działalności komisji inspekcyjnych i pozwoli uzyskać wpływy do budżetu państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej zanim zostanie wydane wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji gdy armatorzy będą zmuszeni czekać na wydanie ww. wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru, szczegółowych warunków oraz sposobu wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34h ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) wzór tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) szczegółowe warunki wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) sposób wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych
statków oraz wymagań dla statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń,
właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed
hałasem²⁾**

Na podstawie art. 34j ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz...) zarządza się, co następuje:

Dział I

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania dla statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony środowiska lub ochrony przed hałasem, zwane dalej „wymaganiami technicznymi stanu bezpieczeństwa”;
- 2) sposób upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o „rejonach żeglugi 1, 2, 3, 4” - należy przez to rozumieć odpowiednie rejony określone w przepisach o świadectwach zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej.

-
- ¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - ²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:
 - ¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006., str. 1);
 - ²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);
 - ³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);
 - ⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 3. Wyposażenie statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę międzynarodową w rejonie 1 określają odrębne przepisy.

Dział II

Wymagania techniczne

§ 4. Statek spełnia wymagania techniczne stanu bezpieczeństwa, jeżeli odpowiada wymaganiom określonym w przepisach technicznych dotyczącym:

- 1) konstrukcji kadłuba;
- 2) urządzeń sterowych;
- 3) urządzeń kotwicznych;
- 4) urządzeń cumowniczych, holowniczych i szepiających;
- 5) stateczności, niezatapialności i wolnej burty;
- 6) urządzeń maszynowych;
- 7) wałów napędowych i pędników;
- 8) zbiorników ciśnieniowych;
- 9) instalacji rurociągów;
- 10) urządzeń elektrycznych i automatyzacji;
- 11) ochrony przeciwpożarowej;
- 12) urządzeń przeładunkowych i dźwigowych;
- 13) urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska i emisji hałasu;
- 14) właściwości manewrowych statku.

Dział III

Przegląd techniczny

§ 5. Statek, o którym mowa w art. 34i ust. 1 i 2 ustawy, podlegają przeglądom technicznym przeprowadzanym przez upoważniony w tym celu podmiot.

§ 6. 1. Przegląd techniczny jest dokonywany przez upoważniony podmiot na wniosek armatora statku. Obejmuje on ocenę stanu kadłuba części podwodnej i nadwodnej z pomiarami grubości poszycia i elementów konstrukcji kadłuba i pokładu, urządzeń napędowych i pędników, urządzeń sterowych, kotwicznych, holowniczych, szepiających i cumowniczych oraz instalacji rurociągowych wraz z osprzętem, instalacji elektrycznej i automatyki i zbiorników statku.

2. Po przeprowadzeniu przeglądu technicznego upoważniony podmiot stwierdza, w formie orzeczenia, zdolność statku do żeglugi.

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

Dział IV

Wyposażenie statku

Rozdział 1

Wyposażenie ruchome statku

§ 7. 1. Wyposażenie ruchome statku, a w szczególności środki sygnałowe, środki ratunkowe i środki łączności, powinno spełniać wymagania przepisów technicznych Administracji lub odpowiednich norm krajowych i międzynarodowych.

2. Na statku powinny znajdować się dokumenty potwierdzające spełnienie przez wyposażenie ruchome wymagań, o których mowa w ust. 1.

3. Wyposażenie ruchome powinno być właściwie rozmieszczone i utrzymywane we właściwym stanie technicznym.

§ 8. Ilość, rodzaj i rozmieszczenie środków sygnałowych, o których mowa w § 7 ust. 1, określają przepisy wydane na podstawie art. 21 ust. 3 pkt 1 i art. 46 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Rozdział 2

Sprzęt i środki ratunkowe

§ 9. 1. Statek, z wyjątkiem statku na stałe zacumowanego do nabrzeża, powinien być wyposażony w pasy lub kamizelki ratunkowe w ilości odpowiadającej liczbie osób znajdujących się na statku.

2. Statek pasażerski powinien być wyposażony dodatkowo w pasy lub kamizelki ratunkowe dla dzieci, w ilości odpowiadającej 10 % maksymalnej liczby pasażerów.

3. Statek powinien być wyposażony w koła ratunkowe w ilości zależnej od wielkości i przeznaczenia statku, nie mniejszej niż:

- 1) małe statki o napędzie mechanicznym:
 - a) w rejonie 1:
 - o długości do 12 m - 1 koło na każde 2 osoby,
 - o długości powyżej 12 m – w koła umieszczone w odległości nie większej niż 20m od siebie po obu burtach statku – minimum 2 koła na każdej burcie,
 - b) w rejonie 2, 3 i 4 - 1 koło na każdej burcie;
- 2) statki bez napędu - 2 koła na każdej burcie;
- 3) statki pasażerskie:

Długość statku [m]	Maksymalna liczba pasażerów	Minimalna ilość kół ratunkowych na każdej burcie
do 15	do 36	2
powyżej 15 do 24	do 200	3
powyżej 24 do 35	201- 300	4
powyżej 35 do 50	301- 600	6

powyżej 50	601- 900	8
	901-1.200	10
	powyżej 1.200	12

Uwaga:

Przy ustalaniu wymaganej ilości kół należy przyjąć większą wartość wynikającą odpowiednio z kolumny pierwszej lub drugiej;

4) inne statki:

- a) o długości do 50 m - 2 koła na każdej burcie,
- b) o długości powyżej 50 m - 3 koła na każdej burcie.

§ 10. 1. Co najmniej połowa wymaganych kół ratunkowych powinna być wyposażona w nietonącą linkę o średnicy 8-11 mm i długości 30 m.

2. Na statku pasażerskim uprawiającym żeglugę w porze nocnej połowa wymaganych kół ratunkowych, a na pozostałych statkach co najmniej 1 koło, powinny być wyposażone w pławkę świetlną zasilaną z baterii i niegasnącą w wodzie.

3. Pasy i kamizelki ratunkowe na statku pasażerskim uprawiającym żeglugę w porze nocnej na wodach administrowanych przez dyrektora urzędu morskiego w rejonach 1, 2 i 3 i na pozostałych statkach uprawiających żeglugę w rejonach 1 i 2 powinny być wyposażone w lampki świetlne zasilane z baterii i niegasnące w wodzie.

§ 11. 1. Statek powinien być wyposażony w łódzie ratunkowe, a także w tratwy ratunkowe lub pływaki ratunkowe, zwane dalej „zbiorowymi środkami ratunkowymi”, o nośności odpowiadającej liczbie osób znajdujących się na statku.

2. Wymóg wyposażenia w środki, o których mowa w ust. 1, nie dotyczy:

- 1) małych statków o napędzie mechanicznym o długości do 12 m, uprawiających żeglugę w rejonie 1;
- 2) statków niezatapialnych z wypełnionymi komorami wypornościowymi;
- 3) statków na stałe zacumowanych do nabrzeża;
- 4) statków uprawiających żeglugę wyłącznie po kanałach;
- 5) promów linowych na uwięzi.

3. Rozmieszczenie zbiorowych środków ratunkowych powinno zapewniać ich bezpieczne i szybkie użycie w każdych warunkach eksploatacji. Zakryte miejsca ich składowania muszą być wyraźnie oznaczone.

§ 12. 1. Statek uprawiający żeglugę w rejonie 1 powinien być wyposażony w łódzie lub tratwy ratunkowe o nośności odpowiadającej liczbie osób znajdujących się na statku.

2. Wyposażenie łodzi i tratw ratunkowych, o których mowa w ust. 1, powinno być zgodne z przepisami wydanymi przez dyrektora urzędu morskiego.

3. Na statku uprawiającym żeglugę w rejonie 1, 2, 3 po wodach administrowanych przez dyrektora urzędu morskiego jako zbiorowe środki ratunkowe mogą być używane pływaki ratunkowe:

- 1) w okresie od dnia 1 maja do dnia 31 października - o nośności odpowiadającej ilości osób określonej w dokumencie wystawionym przez uznaną instytucję klasyfikacyjną;
- 2) poza okresem określonym w pkt 1 - o nośności odpowiadającej ilości osób, która może być umieszczona na pływaku.

4. Statek uprawiający żeglugę w rejonie 2, 3 i 4 powinien być wyposażony w łódzie ratunkowe lub towarzyszące, wyposażone w 2 wiosła, cumę, czerpak, bosak i koło ratunkowe.

5. Wymóg wyposażenia, o którym mowa w ust. 4, dotyczy:

- 1) statków do przewozu towarów o nośności większej niż 150 t;
- 2) pchaczy i holowników o wyporności większej niż 150 t;
- 3) urządzeń pływających, w tym w szczególności pływających żurawi i pogłębiarek;
- 4) promów linowych;
- 5) statków pasażerskich, przeznaczonych do przewozu nie mniej niż 250 pasażerów lub posiadających więcej niż 50 miejsc sypialnych dla pasażerów.

6. Statek towarowy o nośności większej niż 150 t, pchacz i holownik o wyporności większej niż 150 t, urządzenie pływające oraz statek pasażerski o długości powyżej 12 m uprawiające żeglugę w rejonie I powinny być wyposażone w łodzie ratunkowe lub towarzyszące o napędzie mechanicznym.

7. Łodzie towarzyszące holowane za statkiem bez napędu mechanicznego powinny spełniać wymagania przewidziane dla łodzi ratunkowych.

8. Łodzie towarzyszące i ratunkowe, sztywne tratwy ratunkowe, pływak ratunkowy i urządzenia do ich wodowania podlegają przeglądom dokonywanym przez uznane instytucje nie rzadziej niż co 5 lat.

§ 13. 1. Koła ratunkowe i kamizelki ratunkowe spełniają wymagania bezpieczeństwa, jeżeli posiadają ważne atesty, potwierdzające dokonanie przeglądu technicznego, wydane przez stację badań uznaną przez uznaną instytucję.

2. Pneumatyczne tratwy ratunkowe spełniają wymagania bezpieczeństwa, jeżeli posiadają ważne dokumenty, potwierdzające dokonanie przeglądu technicznego, wydane przez stację badań uznaną przez dyrektora urzędu morskiego.

3. Koła ratunkowe i kamizelki ratunkowe po naprawie podlegają przeglądowi technicznemu dokonanyemu przez uznaną stację atestacji.

§ 14. Wymagania, o których mowa w § 9-13, stosuje się do statków obsadzonych załogą.

Rozdział 3

Sprzęt przeciwpożarowy

§ 15. 1. Statek powinien być wyposażony w odpowiednie gaśnice w ilości określonej w zależności od jego wielkości, przeznaczenia, mocy urządzeń napędowych i wyposażenia stwarzającego zagrożenie pożarowe.

2. Pchacz, holownik, lodolamacz oraz inny statek o długości większej niż 20 m powinien być wyposażony w gaśnice przenośne i mogą być używane tylko gaśnice proszkowe o wielkości napełniania 6 kg z proszkiem przeznaczonym do gaszenia pożarów grup ABC oraz do gaszenia pożarów urządzeń elektrycznych do 1000V. Gaśnice powinny być rozmieszczone po jednej w każdym z następujących miejsc:

- 1) w sterówce;
- 2) w pobliżu każdego wejścia z pokładu do pomieszczeń mieszkalnych;
- 3) w pobliżu każdego wejścia do pomieszczeń roboczych, niedostępnych bezpośrednio z pomieszczeń mieszkalnych, w których zainstalowane są urządzenia grzewcze, kuchenne lub chłodnicze zasilane paliwem stałym, płynnym lub gazem płynnym;
- 4) przy każdym wejściu do maszynowni i kotłowni;
- 5) w siłowni, w odpowiednim miejscu poniżej pokładu głównego, gdy moc silników napędowych jest większa niż 100 kW; gaśnice muszą być tak rozmieszczone, aby znajdowały się w odległości nie większej niż 10 m od każdego punktu pomieszczenia.

6) ponadto mogą być używane gaśnice proszkowe, wodne lub pianowe, jeśli są dostosowane do klasy pożarowej, która jest najbardziej prawdopodobna w przypadku pożaru w pomieszczeniu, w którym się znajdują.

3. Statek pasażerski oprócz gaśnic przenośnych zgodnie z § 16 ust. 1 i 2 należy wyposażać na pokładzie w następujące gaśnice przenośne:

- 1) jedną gaśnicę na każde 120 m² powierzchni brutto stropów w pomieszczeniach pasażerskich;
- 2) jedną gaśnicę na każdą rozpoczętą grupę 10 kabin;
- 3) jedną gaśnicę przenośną w każdej kuchni i w pobliżu każdego pomieszczenia, w którym przechowuje lub użytkuje się płyny łatwopalne; w kuchniach należy zapewnić środki gaśnicze odpowiednie do gaszenia pożarów tłuszczu; wyżej wymienione dodatkowe gaśnice muszą być zgodne z wymogami określonymi w § 16 ust. 1 i 2 i zainstalowane i rozmieszczone na statku w taki sposób, aby w przypadku wystąpienia pożaru w jakimkolwiek miejscu i czasie były natychmiastowo dostępne; kuchnie, salony fryzjerskie i perfumerie muszą być również wyposażone w koc gaśniczy w sposób umożliwiający natychmiastowe użycie.

4. Statek o długości równej lub mniejszej niż 20 m, inny niż pchacz, holownik i lodołamacz, powinien być wyposażony w gaśnice proszkowe o wielkości napełniania 2 kg. Minimalna ilość gaśnic wynosi dla statków o długości:

- 1) do 10 m - (1 + s) gaśnic;
 - 2) powyżej 10 m do 15 m - (2 + s) gaśnic;
 - 3) powyżej 15 m do 20 m - (3 + s) gaśnic,
- przy czym „s” oznacza liczbę dodatkowych gaśnic w zależności od mocy silników napędowych i wynosi: jedna gaśnica dla silników o mocy 50-100 kW oraz jedna gaśnica na każde następne 100 kW.

5. Dodatkowe gaśnice, o których mowa w ust. 4, powinny być równomiernie rozmieszczone w miejscach widocznych i łatwo dostępnych.

6. Gaśnice powinny być tak rozmieszczone, aby znajdowały się przy każdej zejściówce oraz, w miarę możliwości, w odległości nie większej niż 1 m od stanowiska sternika i 2 m od kuchenki. Jedna gaśnica powinna się znajdować w pobliżu siłowni.

7. Na statku dopuszcza się stosowanie innej, niż określona w ust. 4, liczby gaśnic jeżeli przy zastosowanej wielkości napełnienia nie przekraczającej 6 kg zachowana jest ta sama skuteczność gaśnicza.

8. Rodzaj gaśnic powinien być dostosowany do źródła zagrożenia pożarowego, występującego w danym miejscu na statku. Gaśnice przenośne z CO₂ jako środkiem gaśniczym mogą być stosowane tylko do gaszenia pożaru w kuchni i pożarów instalacji elektrycznych.

Wielkość napełnienia tych gaśnic może wynosić co najwyżej 1 kg na 15 m³ objętości pomieszczenia, w którym są dostępne i używane.

9. Stan techniczny i napełnienie gaśnic powinny być kontrolowane w okresach i w sposób zgodny z instrukcją ustaloną przez producenta, nie rzadziej jednak niż raz w roku. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji z podpisem kontrolera oraz datą przeprowadzenia inspekcji.

§ 16. Na statku powinno znajdować się oprócz gaśnic, o których mowa w § 15 ust. 2, następujące wyposażenie gaśnicze:

- 1) wiadro metalowe o pojemności około 10 l z linką - na pokładzie - 1 szt.;
- 2) koc gaśniczy:
 - a) w siłowni, w której przebywa stale załoga - 1 szt.,
 - b) w kuchni - 1 szt.;
- 3) łom i topór - na statku o długości powyżej 15 m, przy wejściu do zamkniętych pomieszczeń mieszkalnych - 1 kpl.;

- 4) toporek strażacki - na statku o długości do 15 m - 1 szt.;
- 5) rękawice ognioodporne - w pomieszczeniach maszynowni i sterówce.

§ 17. 1. Statek o długości powyżej 20 m powinien posiadać systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach, pomieszczeniach dla pasażerów, maszynowniach, kotłowniach i pompowniach.

2. Do ochrony pomieszczeń dla załogi, sterówki i pomieszczeń dla pasażerów jako na stałe zainstalowane systemy gaśnicze mogą służyć tylko specjalne automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe.
3. Systemy te muszą zraszać powierzchnię największego chronionego pomieszczenia z szybkością 5 l/m² na minutę.
4. Do ochrony pomieszczeń, takich jak maszynownia, kotłownia i pompownia w urządzeniach przeciwpożarowych zainstalowanych na stałe można stosować następujące środki gaśnicze:
 - 1) CO₂ (dwutlenek węgla);
 - 2) HFC 227ea (heptafluoropropan);
 - 3) IG-541 (52 % azotu, 40 % argonu, 8 % dwutlenku węgla).
5. Pomieszczenia chronione muszą być wyposażone w możliwość odciągania środków gaśniczych i gazów powstających w trakcie spalania. Urządzenia temu służące muszą być obsługiwane ze stanowiska spoza pomieszczenia chronionego i w przypadku pożaru tego pomieszczenia nie mogą stać się niedostępne. W przypadku urządzeń odsysających zamontowanych na stałe ich włączenie podczas gaszenia pożaru musi być uniemożliwione.
6. Chronione pomieszczenia są monitorowane za pomocą działającej pożarniczej sieci sygnalizacyjnej. Alarm musi być obserwowany w sterówce, pomieszczeniach dla załogi i pomieszczeniach chronionych.
7. Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe muszą posiadać dźwiękowy i optyczny system ostrzegawczy. System ostrzegawczy włącza się automatycznie natychmiast po uruchomieniu systemu gaśniczego. Sygnał ostrzegawczy musi zabrzmieć wystarczająco długo przed uwolnieniem środka gaśniczego i nie może istnieć możliwość jego wyłączenia.
8. Statek pasażerski należy wyposażyć w instalację hydrantową zawierającą :
 - 1) dwie silnikowe pompy gaśnicze o wystarczającej wydajności, z których jedna jest zainstalowana na stałe;
 - 2) instalacje wody gaśniczej z wystarczającą liczbą hydrantów z zamocowanymi na stałe węzami gaśniczymi o długości co najmniej 20 m wyposażonymi w prądownice umożliwiające wytwarzanie strumienia rozpylonego lub zwartego oraz odcięcie strumienia;
 - 3) instalacje hydrantowe należy tak zaprojektować aby jakikolwiek punkt na statku był w zasięgu co najmniej dwóch hydrantów usytuowanych w różnych miejscach, każdy z pojedynczym węzłem długości nie przekraczającej 20 m;
 - 4) ciśnienie w hydrantach wynosiło co najmniej 300 kPa;
 - 5) na wszystkich pokładach osiągalny był strumień wody o długości co najmniej 6 m;
 - 6) obie pompy pożarowe muszą być zainstalowane w oddzielnych pomieszczeniach i móc pracować niezależnie od siebie, każda z osobna umożliwiać na wszystkich pokładach utrzymywanie niezbędnego ciśnienia hydrantów i niezbędna długość strumienia wody oraz być zainstalowane przed grodzią rufową;
 - 7) statek o długości powyżej 20 m i łącznej mocy maszyn głównych i pomocniczych 1.000kW i większej uprawiający żeglugę w rejonie 1 powinien być wyposażony w

niezależny agregat gaśniczy.

2. Statek o długości powyżej 20 m z pomieszczeniami pod pokładem głównym, w których mogą przebywać na stałe członkowie załogi albo pasażerowie, uprawiający żeglugę w rejonie 1 powinien być wyposażony w dwa aparaty oddechowe wyposażone w maski na całą twarz, dwa zestawy sprzętu zawierające ubranie ochronne, kask, buty, rękawice, toporek, łom, latarkę i linkę asekuracyjną oraz cztery kaptury ucieczkowe.

3. Zbiornikowiec nie posiadający stałej pokładowej instalacji gaśniczej pianowej, uprawiający żeglugę w rejonie 1, powinien być wyposażony w zestaw pianowy.

Rozdział 4

Środki łączności

§ 18. 1. Pchacz, holownik, statek pasażerski oraz inny statek o napędzie mechanicznym o długości większej niż 20 m powinien być wyposażony w stacjonarny radiotelefon VHF przeznaczony do łączności w relacji statek-statek i statek-brzeg, spełniający międzynarodowe wymagania zgodnie z przeznaczeniem i posiadający pozwolenie radiowe wydane przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w dwa takie radiotelefony.

2. Statek pasażerski, na którym nie jest możliwa bezpośrednia łączność pomiędzy sterówką a pomieszczeniami załogi, pomieszczeniami służbowymi, dziobową i rufową częścią statku oraz miejscami dostępnymi dla pasażerów, powinien być wyposażony w rozgłośnię manewrową.

3. Statek pasażerski o długości 40 m i większej, przeznaczony do przewozu powyżej 75 pasażerów, powinien być wyposażony w głośniki rozgłośni manewrowej zainstalowane w miejscach dostępnych dla wszystkich pasażerów.

Rozdział 5

Sprzęt nawigacyjny

§ 19. 1. Statek powinien być wyposażony w następujący sprzęt:

- 1) na pchaczu, holowniku lub innym statku o długości większej niż 20 m - zapasowe światła do sygnalizacji nocnej na postoju, z niezależnym zasilaniem;
- 2) lornetkę - minimum 7 x 50;
- 3) megafon lub tubę głosową.

2. Statek uprawiający żeglugę w rejonie 1 i 2 powinien być wyposażony w kompas magnetyczny z aktualną tabelą dewiacji.

3. Na wodach administrowanych przez dyrektora urzędu morskiego statek pasażerski uprawiający żeglugę w rejonie 1, 2 i 3, statek towarowy przewożący materiały niebezpieczne oraz pchacz i holownik uprawiające żeglugę w rejonie 1 i 2 powinny być wyposażone w radar, a statek i zestaw o pojemności brutto poniżej 200 - ponadto w reflektor radarowy.

4. Statek uprawiający żeglugę na wodach administrowanych przez dyrektora urzędu morskiego powinien być wyposażony w mapy, locje, spisy światel i przepisy portowe lub wyciągi z tych pomocy nawigacyjnych dotyczące akwenu, na którym ma być uprawiana żegluga.

Rozdział 6

Sprzęt pokładowy

§ 20. Statek powinien być wyposażony w następujący sprzęt:

- 1) kładka z relingiem, o szerokości nie mniejszej niż 0,6 m i długości nie mniejszej niż 4,0 m - na statku o długości większej niż 20 m; dla mniejszych statków dopuszcza się krótszą kładkę;
- 2) tyczka do sondowania lub sonda ręczna lub inny odpowiedni przyrząd do pomiaru głębokości;
- 3) odbijacze w ilości odpowiedniej do rodzaju i wymiarów statku;
- 4) bosak łodziowy;
- 5) 2 wiosła - na małym statku o napędzie mechanicznym;
- 6) rzutka;
- 7) apteczka pierwszej pomocy;
- 8) instrukcja ratowania człowieka za burtą i reanimacji;
- 9) plaster awaryjny - na pchaczu, holowniku i innym statku o długości większej niż 20 m;
- 10) trap burtowy lub drabinka burtowa, dla statku o wolnej burcie większej niż 1,5 m przy minimalnym zanurzeniu.

Dział V

Instrukcja bezpieczeństwa statku

§ 21. 1. Na statkach pasażerskich powinna zostać sporządzona instrukcja bezpieczeństwa, określająca zadania załogi w przypadku zaistnienia:

- 1) awarii;
- 2) pożaru na pokładzie;
- 3) ewakuacji pasażerów;
- 4) alarmu „człowiek za burtą”.

Należy przy tym uwzględnić szczególne środki bezpieczeństwa dla osób z dysfunkcją narządu ruchu

2. Instrukcja bezpieczeństwa powinna zawierać plan obrony statku, na którym wyraźnie i w sposób przejrzysty pokazane są:

- 1) sprzęt ratunkowy i łodzie towarzyszące;
- 2) drzwi wodoszczelne poniżej pokładu grodziowego oraz zamknięcia innych podobnych otworów w grodziach wodoszczelnych, ze wskazaniem miejsca ich sterowania;
- 3) drzwi i klapy przeciwpożarowe;
- 4) instalacja alarmowa;
- 5) instalacja alarmową przeciwpożarową;
- 6) instalacje gaśnicze i gaśnice;
- 7) drogi ewakuacji, wyjścia awaryjne, miejsca zbiórki i ewakuacji;
- 8) awaryjne źródła energii elektrycznej;
- 9) urządzenia do obsługi i kontroli instalacji wentylacyjnej;
- 10) przyłącza do zasilania z lądu;
- 11) urządzenia odcinające dopływ paliwa;
- 12) instalacje gazu płynnego;
- 13) instalacje głośnikowe;
- 14) urządzenia radiotelefoniczne;
- 15) obszary przewidziane do użytkowania przez osoby z ograniczonymi zdolnościami ruchowymi;
- 16) zestawy pierwszej pomocy;
- 17) inny sprzęt bezpieczeństwa.

3. Instrukcja bezpieczeństwa i plan obrony statku powinny być zatwierdzone przez komisję inspekcyjną oraz umieszczone w dobrze widocznym miejscu na każdym pokładzie.

4. Na statkach pasażerskich powinien być wywieszony w ogólnie dostępnym miejscu plan dróg ewakuacji dla pasażerów. Plan ten może być wspólnym dokumentem z planem obrony statku.

5. W każdej kabinie pasażerskiej powinny znajdować się instrukcje postępowania dla pasażerów, jak również uproszczony schemat bezpieczeństwa zawierający wyłącznie informacje wymienione w ust. 2 pkt 1,4,6,7,15,17.

Instrukcje postępowania muszą zawierać co najmniej:

1) opis sytuacji nagłej:

- a) pożar,
- b) zalanie,
- c) ogólne zagrożenie;

2) opis odpowiednich sygnałów alarmowych;

3) instrukcje odnośnie do:

- a) drogi ewakuacji,
- b) postępowania,
- c) zachowania spokoju;

4) wskazówki odnośnie do:

- a) palenia,
- b) użycia ognia i otwartego płomienia,
- c) otwierania okien,
- d) używania określonych urządzeń.

6. Niniejsze informacje muszą być dostępne w języku angielskim, francuskim, niemieckim i holenderskim.

Dział VI

Sposób upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków

§ 22.1 Podmiot ubiegający się o upoważnienie powinien spełniać kryteria określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

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

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

§ 23.1. Upoważnienia podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych dokonuje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji.

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

3. Zasady nadzoru są określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Zasady te mogą być rozszerzone w umowie.

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

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

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

Dział VII

Przepis końcowy

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

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

Załącznik nr 1

....., dnia.....

.....
(pieczęć upoważnionego podmiotu)

ORZECZENIE Nr.....

z przeglądu technicznego statku w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem przeprowadzonego na podstawie § 6 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków oraz wymagań dla statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem (Dz. U. Nr, poz.).

Stosownie do wniosku..... z dnia.....
przeprowadzono przegląd techniczny niżej opisanego statku:

Nazwa statku		Nr rejestracyjny	Rodzaj statku
Armator			Port macierzysty
Stocznia, typ i nr budowy			Rok budowy
Długość.....m	Szerokość..... m	Wysokość.....m	Zanurzenie..... m
Napęd główny			Moc kW
Informacje dodatkowe.....			

Przegląd przeprowadzono na lądzie/na wodzie* w dniu.....200....r. w
.....obecności przedstawiciela armatora.....stwierdzając co
następuje:**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Na podstawie dokonanych oględzin stwierdzam, że stan techniczny statku pozwala/ nie pozwala na dopuszczenie go do żeglugi w rejonie.....bez ograniczeń/ z ograniczeniami.....w okresie do dnia

.....
(Podpis osoby upoważnionej)

* Niepotrzebne skreślić

** Opis powinien zawierać wykonanych czynności i stwierdzenie stanu faktycznego – stan techniczny, szczelność, materiał, sprawność działania, zużycie, rodzaj oraz wyniki przeprowadzonych prób – w szczególności: kadłuba, grodzi wodoszczelnych, urządzeń napędowych, sterowych, kotwicznych, holowniczych, cumowniczych, i szepiających, pędników, instalacji i zbiorników, wyposażenia ruchomego oraz innych urządzeń statku.

KRYTERIA, KTÓRE POWINIEN SPEŁNIAĆ PODMIOT UBIEGAJĄCY SIĘ O UPOWAŻNIENIE

I. Kryteria ogólne

1. Podmiot powinien:

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

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

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

II. Kryteria szczegółowe

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

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

3. Podmiot powinien być:

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

4. Zarząd podmiotu powinien opracować i udokumentować politykę i cele w zakresie jakości oraz zapewnić, żeby były one zrozumiałe, wdrożone i realizowane na każdym

szczeblu organizacyjnym tego podmiotu. Polityka instytucji powinna nawiązywać do realizacji celów i wskaźników w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa żeglugi.

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

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

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

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

ZASADY NADZORU NAD PODMIOTEM

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

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury **sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków oraz wymagań dla statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem** stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34j ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa sposób upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków oraz wymagania dla statków w zakresie wyposażenia, budowy, stałych urządzeń, właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony środowiska lub ochrony przed hałasem, zwane dalej "wymaganiami technicznymi stanu bezpieczeństwa",

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji, która spowoduje wykluczenie polskich armatorów z rynku wspólnotowego bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾

z dnia

w sprawie świadectw zdolności żeglugowej oraz uproszczonych świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej

Na podstawie art. 34l ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr..., poz....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzory świadectw zdolności żeglugowej, oraz uproszczonych świadectw zdolności żeglugowej, terminy, na jakie się je wydaje, oraz tryb wydania, przedłużania, dokonywania zmian oraz cofania tych świadectw.

§ 2. Ustala się wzór:

1) świadectwa zdolności żeglugowej - dla statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych do przewozu ładunków o nośności nie mniejszej niż 15 t, używanego do przewozu ponad 12 pasażerów oraz holowników lub pchaczy – innych niż określone w art. 30 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej - określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia;

2) uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej – dla statków innych niż określone w pkt 1 i art. 30 ustawy - określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Świadectwo zdolności żeglugowej oraz uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się w zależności od rodzaju i przeznaczenia statku oraz jego stanu technicznego, wynikającego z dokumentów wymienionych w art. 34k ust. 1 pkt 1-5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, na okres nie dłuższy niż:

- 1) 5 lat – w przypadku statku o napędzie mechanicznym;
- 2) 10 lat – w przypadku statku bez napędu mechanicznego.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenia dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

¹⁾ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);

²⁾ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);

³⁾ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);

⁴⁾ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

§ 4. 1. Wniosek o wydanie lub przedłużenie ważności świadectwa zdolności żeglugowej lub uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej powinien być złożony na piśmie i zawierać następujące dane:

- 1) nazwę i adres armatora;
- 2) nazwę statku lub inny znak rozpoznawczy oraz numer rejestracyjny statku;
- 3) port macierzysty statku;
- 4) rodzaj i przeznaczenie statku;
- 5) zamierzony system eksploatacji statku.

2. Przed wydaniem świadectwa zdolności żeglugowej lub uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wyznacza miejsce i czas przedstawienia statku do inspekcji mającej na celu sprawdzenie:

- 1) stanu opisanego w dokumentach stanowiących podstawę do wydania świadectwa ze stanem faktycznym;
- 2) zgodności wyposażenia statku z obowiązującymi wymaganiami, określonymi w odrębnych przepisach.

§ 5. W świadectwie zdolności żeglugowej lub uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej:

- 1) określa się minimalny skład i kwalifikacje załogi niezbędne do bezpiecznej żeglugi, w zależności od rodzaju i przeznaczenia statku oraz systemu jego eksploatacji, określonego w odrębnych przepisach;
- 2) stwierdza się, że statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa, o których mowa w art. 27 pkt 1-4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, i został dopuszczony do żeglugi w rejonach określonych w tym świadectwie.

§ 6. 1. W razie potrzeby dokonania zmian w świadectwie zdolności żeglugowej lub uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej, armator statku składa dyrektorowi właściwego urzędu żeglugi śródlądowej wniosek o dokonanie zmiany w świadectwie wraz z dokumentami potwierdzającymi potrzebę dokonania takiej zmiany. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepis § 4 ust. 1.

2. Zmian w świadectwie zdolności żeglugowej lub uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się poprzez wskazanie, którego punktu zmiana dotyczy, oraz wpisanie w świadectwie nowej treści tego punktu.

§ 7. W razie ustania przyczyn powodujących cofnięcie świadectwa zdolności żeglugowej, armator składa wniosek do dyrektora właściwego urzędu żeglugi śródlądowej o przywrócenie ważności świadectwa wraz z dokumentami potwierdzającymi ustanie przyczyn powodujących cofnięcie świadectwa. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepis § 4 ust. 1.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 341 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa wzory świadectw zdolności żeglugowej i terminy, na jakie się je wydaje, oraz tryb ich wydania, przedłużania, dokonywania w nich zmian oraz cofania tych świadectw.

Dyrektywa 2006/87/WE weszła w życie w dniu jej publikacji w Dzienniku Urzędowym UE tj. w dniu 30 grudnia 2006 r. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne mają obowiązek wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania tej dyrektywy w dwa lata od daty jej wejścia w życie tj. z dniem 30 grudnia 2008 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.
6. Krajowa Izba Gospodarcza;

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

Koszty wydania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej i będą ponoszone przez armatorów, co zminimalizuje koszty działalności komisji inspekcyjnych i pozwoli uzyskać wpływy do budżetu państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, oraz umożliwi dalszy rozwój transportu śródlądowego.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji stworzy możliwość wydania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej zanim zostanie wydane wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej. Pozwoli to uniknąć sytuacji gdy armatorzy będą zmuszeni czekać na wydanie ww. wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej bez możliwości wykonywania pracy zarobkowej.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji pozwoli uniknąć sytuacji, która spowoduje likwidację wielu firm żeglugowych. Ponadto wprowadzenie tych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój transportu w różnych regionach kraju.

ZALĄCZNIKI

Załącznik 1 do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia... (poz....)



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND / REPUBLIC OF POLAND

– POL –

URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
BINNENSCHIFFFAHRTAMT
INLAND WATERS NAVIGATION OFFICE

W
IN

**ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
SCHIFFSATTEST / SHIP'S CERTIFICATE**

Nr
No.

1. INFORMACJE OGÓLNE Allgemeine
Angaben General information

1.1	RODZAJ STATKU* Art des Schiffes* Type of vessel *	1.2	NAZWA STATKU LUB NUMER IDENTYFIKACYJNY Name des Schiffes oder amtliche Schiffsnummer Vessel's name or identification number		
1.3	PAŃSTWO REJESTRACJI Land der Registrierung Country of registration	1.4	NAZWA I ADRES ARMATORA Name und Adresse der Besizer Name and address of owner		
1.5	MIEJSCE REJESTRACJI Ort der Registrierung Place of registration				
1.6	NUMER REJESTRACYJNY Nummer der Registrierung Registration number	1.7	PORT MACIERZYSTY Hafenort Port of registry		
1.8	REJON(Y) ŻEGLUGI Fahrgebiet Navigation zone(s)	1.9	ROK I MIEJSCE BUDOWY STATKU Bauehr und Ort der Bauwerft Year and place of construction		
1.10	NAZWA STOCZNICY I NUMER BUDOWY Name der Bauwerft und Werft-Num.Nr Name of building yard and yard number				
1.11	NAJWIĘKSZA DŁUGOŚĆ Grösste Länge Maximum length	m	1.12	NAJWIĘKSZA SZEROKOŚĆ Grösste Breite Maximum breadth	m
1.13	WYSOKOŚĆ DO NAJWYŻSZEJ NIEROZBERALNEJ CZĘŚCI Stänkhöhe bis obersten unzerlegbaren Baugruppe Maximum height to the highest/rodpoint			m	

* WPISAĆ WŁAŚCIWY / Eigentlich einzeichnen / Insert the appropriate:
 HOLOWNIK / Schleppboot / tug, PCHACE / S-donahent / pusher, STATEK O NARĘDZIE MECHANICZNYM / Selbstantriebschiff / self-propelled vessel, ZBIORNIKOWIEC O NAPĘDZIE MECHANICZNYM / Tankenschleppschiff / self-propelled tanker, BARKA / Güterschleppschiff / barge, BARKA PCHANA / Güterschleppschiff / pusher barge, BARKA-ZBIORNIKOWIEC / Tankenschleppschiff / tank barge, BARKA PCHANA-ZBIORNIKOWIEC / Tankenschleppschiff / pushertank barge

		REJON ZEBLUC 1 Fahrbereich 1 Zone 1	REJON ZEBLUC 2 Fahrbereich 2 Zone 2	REJON ZEBLUC 3 Fahrbereich 3 Zone 3	REJON ZEBLUC 4 Fahrbereich 4 Zone 4
1.14	WYZNACZENIE WOLNEJ BURTY Bestimmter Freibord Assigned freeboard	cm			
1.15	POWIĘKSZENIE WYZNACZONEJ WOLNEJ BURTY Erhöhung des Freibords Increased assigned freeboard	cm			
1.16	NAJWIĘKSZE ZANURZENIE Größter Tiefgang Maximum draught	m			
1.17	NAJWIĘKSZA WYPORNOŚĆ Größte Verdrängung Maximum displacement	m ³			
1.18	NAJWIĘKSZA NOŚNOŚĆ Größte Tragfähigkeit Maximum deadweight	t			
1.19	DOPUSZCZALNA MAKSYMALNA LICZBA PASAŻERÓW, Z WYŁĄCZENIEM CZŁONKÓW ZAŁOŻY Möglichst zulässige Anzahl der Fahrgäste ohne Besatzung Number of persons authorized for carriage, other than crew members				
1.20	ŚWIADECTWO POMIAROWE NR Messz. Nr. Measurement certificate No. BIURO POMIAROWE des Schiffsamt Measurement office	WYDANE DNIA vom Issued on			
1.21	ILUŚĆ I RODZAJ GŁÓWNYCH MASZYN NAPĘDOWYCH * Anzahl und Art Motoren zum Hauptschiffsantrieb * Number and type of main engine(s)* SILNIK(I) SPALINOWY(E) / Verbrennungsmotor(en) / internal combustion engine(s) MASZYNA(Y) PAROWA(E) / Dampfmaschine(n) / steam engine(s) TURBINA(Y) PAROWA(E) / Turbinen(e) / steam turbine(s) SILNIK(I) ELEKTRYCZNY(E) / E-Motor(en) / electric motor(s) TURBINA(Y) GAZOWA(E) / Gasturbinen(e) / gas turbine(s)				
1.22	WYTWÓRCA I TYP GŁÓWNYCH MASZYN NAPĘDOWYCH Hersteller, Typ und Hersteller Manufacturer and mark of main engine				
1.23	ŁĄCZNA MOC Total Haupttriebsleistung Total rated power	kW			
1.24	ILUŚĆ I RODZAJ PRĘDKÓW * Anzahl und Art Hauptpropeller * Number and type of propellers * ŚRUBA(Y) NAPĘDOWA(E) / Schraubpropeller / screw propeller(s) KÓŁA NAPĘDOWE / Schaufelrad / paddle-wheel(s) PRĘDEK(I) WOLFA-SCHNEIDERA / Wolf-Schneider-Propeller / Wolf-Schneider propeller(s) PRĘDEK(I) STRUGOWODNY(E) / Wasserstrahltrieb / water-jet propeller(s) PRZEKŁADNIA W UKŁADZIE Z / Z-Getriebe(n) / Z-drive(s) INNE / sonstige / others				

* NIEPOTRZEBNE SKREŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen
Delete as appropriate

SWIADECTWO
Schiffsahrt Nr.
Certificate No.

1.25	OLÓWNE URZĄDZENIE STEROWE Main steering gear Main steering gear	DLA RUCHU NAPRZÓD Vorwärtsfahrt For steering ahead	DLA RUCHU WSTECZ Rückwärtsfahrt For steering astern
	TYP STERU I ILOŚĆ PŁETW STEROWYCH Main steering type, Anzahl Main steeringblätter Type of rudder and number of blades		
	ILOŚĆ DYSZ STEROWYCH Anzahl Ruderbläser Number of nozzle rudders		
NAWOD STERU* Main steering control* Control of the gear* MECHANICZNY-REZCZNY /mechanisch-hand / manual-mechanical HYDRAULICZNY-REZCZNY /hydraulisch-hand / manual-hydraulic ELEKTRO-HYDRAULICZNY /elektrisch-hydraulisch / electric-hydraulic ELEKTRYCZNY /elektrisch / electric			
1.26	AWARYJNE URZĄDZENIE STEROWE Hilfssteueranlage Stand by steering gear		
	NAWOD STERU* Ruderantrieb* Control of the gear*	URUCHOMIENIE* Echtzeitnahme* At tmo operation.*	
	MECHANICZNY-REZCZNY /mechanisch-hand / manual-mechanical HYDRAULICZNY-REZCZNY /hydraulisch-hand / manual-hydraulic ELEKTRO-HYDRAULICZNY /elektrisch-hydraulisch / electric-hydraulic ELEKTRYCZNY /elektrisch / electric	REZCZNE /hand / manually AUTOMATYCZNE /automatisch / automatically	
WYTWÓRCA I TYP Hersteller und Typ Manufacturer and type			
1.27	STERDZIOWY: JEST / NIEMA* Bugsteueranlage: vorhanden / nicht vorhanden* Bow steering gear: yes / no*	ZDALNES TEROWANIE ZE STERÓWKI: TAK / NIE* Fernsteuerung aus dem Steuerhaus: ja / nein* Remote control from the wheelhouse: yes / no*	
	WYTWÓRCA I TYP Hersteller und Typ Manufacturer and type		
1.28	STERÓWKA: OPUSZCZANA / STACJONARNA* Steuerhaus: versenkbar / festes* Wheelhouse: movable / fixed*		
1.29	STERÓWKA SPECJALNIE PRZYSTOSOWANA DO KIEROWANIA STATKIEM PRZEZ JEDNĄ OSOBĘ PRZY POMOCY RADARU: TAK / NIE* Das Schiff verfügt über einen Radar-Kommandosteuerstand: ja/kein* Wheelhouse specially arranged to enable steering by radar to be done by one person: yes / no*		

2. WYPOSAŻENIE
Ausstattung
Equipment

2.1	KOTWICE Anker Anchor		
	KOTWICA DZIOWOWA O MASIE Bugankergewicht Bow anchor, mass	..... kg	TYPU Anker typ Type
	KOTWICA DZIOWOWA O MASIE Bugankergewicht Bow anchor, mass	..... kg	TYPU Anker typ Type
	KOTWICA RUFOWA O MASIE Heckankergewicht Stem anchor, mass	..... kg	TYPU Anker typ Type
	KOTWICA RUFOWA O MASIE Heckankergewicht Stem anchor, mass	..... kg	TYPU Anker typ Type

* NIEPOTRZEBNE SKRĘŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen
Delete as appropriate

2.2	ŁAŃCUCHY KOTWICZNE Ankerketten Anchor chains		
	ŁAŃCUCH KOTWICY DZIOWEJ, DŁUGOŚĆ Bugenlochte, Länge m Bow anchor chain, length		ŚREDNICA Durchmesser mm diameter
	ŁAŃCUCH KOTWICY DZIOWEJ, DŁUGOŚĆ Bugenlochte, Länge m Bow anchor chain, length		ŚREDNICA Durchmesser mm diameter
	ŁAŃCUCH KOTWICY RUFOWEJ, DŁUGOŚĆ Heckankerlochte, Länge m Stem anchor chain, length		ŚREDNICA Durchmesser mm diameter
2.3	SPRZĘT RATUNKOWY Rettungsmittel Life-saving appliances		
	..... ŁÓDŹ(E) RATUNKOWA(E) O NOŚNOŚCI Anzahl Rettungsboot, Fassungsvermögen von Life-boat(s) with a capacity of	OSÓB Personen persons	KAMIZELKI RATUNKOWE Anzahl Rettungswesten Life-jackets
	..... TRATWA(Y) RATUNKOWA(E) O NOŚNOŚCI Anzahl Rettungsflöße, Fassungsvermögen von Life-raft(s) with a capacity of	OSÓB Personen persons	KOŁA RATUNKOWE Anzahl Rettungsringe Life-boys
2.4	SPRZĘT PRZECIWOŻAROWY Einrichtungen zur Brandbekämpfung Fire-fighting equipment		
	..... GAŚNICE PRZENOŚNE / Anzahl Handfeuerlöscher / portable extinguishers		
	..... STAŁA(E) INSTALACJA(E) GAŚNIC ZA(E) / Fest eingeb. oder Feuerlöschanlage(n) / fixed extinguishing installation(s)		
2.5	INSTALACJA ZEZWIA Lanz einrichtungen Drainage installation		
	..... PRZENOŚNA(E) POMPA(Y) MECHANICZNA(E) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI Anzahl transportable Motorleistungspumpe(n), Gesamtleistung m ³ /h Portable motor pump(s), with a total capacity of		
	..... STACJONARNA(E) POMPA(Y) MECHANICZNA(E) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI Anzahl stationäre Motorleistungspumpe(n), Gesamtleistung m ³ /h Fixed motor pump(s), with a capacity of		
	..... RECZNA(E) POMPA(Y) O ŁĄCZNEJ WYDAJNOŚCI Anzahl Handleistungspumpe(n), Gesamtleistung l/min Hand pump(s), with a capacity of		
2.6	SPRZĘT NAWIGACYJNY* Nautische Geräte* Navigation equipment*		
	LORNETKA / Fernglas / a pair of ship's binoculars		
	TUBA DŁOSOWA / Megaphon / a loud-hailer		
	RADIO CIĘBIÓRNIK / Funkempfangsgerät / a radio receiver		
2.7	INNE WYPOSAŻENIE* Sensige Ausrüstung* Miscellaneous equipment*		
	ECHOSONDA / Echolot / an echo-sounder		
	SONDA RECZNA LINIOWA Z ZAPASOWYM CIEZARKIEM / Manillot mit Reservegewicht / a manually operated depth-finder with spare lead		
	TYCZKA POMIAROWA / Füllstange / a sounding-pole		
	SCHODNIA / Landsteg / an access gangway		
	TRAP ZABURTOWY / Aussehbordtreppe / an accommodation ladder		
	..... INNE URZĄDZENIA DO WCHODZENIA OSÓB / Andere Einsteige / other embarkation equipment		
	..... ODBUJACZE / Fender oder Reibhölzer / fenders		
	..... BOS AK(I) / Bootshaken / boat-hook(s)		
	..... DRABINKA ZABURTOWA / Aussehbordleiter / a pilot ladder		
	APTECZKA PIERWSZEJ POMOCY I INSTRUKCJA (GRAFICZNA) POMOCY I REANIMOWANIA TONĄCYCH / Verbandkasten und Plakat betreffend die Rettung Ertrinkender / a first-aid kit and a board displaying instruction for the rescue and revival of the drowning		
	..... ELASTYCZNE WĘZEWIĘ ODPOWIEDNIO DO ILOŚCI POMP PRZENOŚNYCH / Schläuche für transportable Pumpen / hose-pipes for portable motor pumps		
ODPOWIEDNIE WYPOSAŻENIE DLA ZATRZYMANIA PRZECIEKU / Lechmittel(er) / suitable equipment for stopping leaks			

* NIEPOTRZEBNE SKRĘŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen
Delete as appropriate

5. MINIMALNY SKŁAD ZAŁOŻY
Besatzungen mindestens
Minimum crew

		SYSTEM EKSPLOATACJI STATKU Betriebsstufen / Operating mode		
		A1	A2	B
3.1	KIEROWNIK STATKU - wymagany patent Schiffsführer - erforderliches Patent Master - required certificate			
3.2	STERNIK Steuermann Helmsman			
3.3	BOSMAN Bootsman Boatswain			
3.4	MARYNARZ Matrose Seaman			
3.5	MECHANIK Schiffmaschinist Engineer			
3.6	INNI Andere Others			

4. POSTANOWIENIA KOŃCOWE
Besondere Bedingungen
Final particulars

4.1 STATEK MOŻE:
Das Schiff ist geeignet zum: *
The vessel is authorized: *

- 1) HOLEWIAĆ / Schleppten / to tow
 - 1.1) W GÓRĘ I W DÓŁ RZEKI / im Anhang / up-stream and down-stream
 - 1.2) TYLKO W GÓRĘ RZEKI / im Anhang nur zu Berg / only up-stream
 - 1.3) TYLKO JAKO HOLEWNIK POMOCNICZY / nur zu Vorseppenzwecken / only as an auxiliary tug
- 2) HOLEWIAĆ STATKI PRZY BURCIE / Fortbewegen im Koppelnverband / to take vessels coupled alongside
- 3) PCHAĆ / Schieben / to push
- 4) BYĆ HOLEWANY / Geschlepptwerden / to be towed
- 5) BYĆ HOLEWANY PRZY BURCIE / Fortbewegtwerden im Koppelnverband / to be taken coupled alongside
- 6) BYĆ PCHANY / Geschobenwerden / to be pushed

4.2 OGRANICZENIA I DODATKOWE ZEZWOLENIA W ZAKRESIE PRZEWOZU TOWARÓW I PASAŻERÓW
Einschränkungen und zusätzliche Zulassungen bezgl. Betriebstufen
Restrictions or special authorizations relating to the operation of the vessel or the carriage of cargo and passengers

4.3 STWIERDZASIE ŻES TATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI W REZONIE(ACH) OKREŚLONYM(ACH) WPWK 1.8.
Es wird festgestellt, dass das vorstehend beschriebene Schiff zur Fahrt auf dem (a)im Punkt 1.8 genannten Gebiet (-en) zugelassen worden ist.
The vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.

ŚWIADCTWO ŻE OLNÓŚ CI ŻEGLUGOWEJ WAŻNE JEST DO DNIA
Die Gültigkeit dieses Schiffsattestes erlischt am
The ship's certificate is valid until

DATA
Datum
Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZĘĆ / Siegel / Stamp

* NIEPOTRZEBNE SKREŚLIĆ
Nichtzutreffendes streichen
Delete as appropriate

ŚWIADECTWO
Schiffattest
Certificate

Nr
No.

5. PRZEDŁUŻENIE WIAZNOŚCI ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
Verlängerung der Gültigkeit des Attestes
Renewal of the ship's certificate

5.1 ZGODNIE Z WYNIKAMI PRZEPROWADZONYCH OGLEDZIN TECHNICZNYCH STATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI
WREJ ONI(A)CH OKREŚLONYM(CH) WPKT 1.8.
Auf Grund der durchgeführten Kontrollbesichtigung wurde das Schiff zum Fahrt auf dem im Punkt 1.8 genannten Gebiet zugelassen.
On the basis of the survey it has undergone, the vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.

WIAZNOŚĆ ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PRZEDŁUŻA SIĘ DO:

Die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes wird verlängert bis zum

The certificate is hereby renewed valid until

UWAGI / Bemerkungen / Remarks

DATA

Datum

Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZEĆ / Siegel / Stamp

5.1 ZGODNIE Z WYNIKAMI PRZEPROWADZONYCH OGLEDZIN TECHNICZNYCH STATEK ZOSTAŁ DOPUSZCZONY DO ŻEGLUGI
WREJ ONI(A)CH OKREŚLONYM(CH) WPKT 1.8.
Auf Grund der durchgeführten Kontrollbesichtigung wurde das Schiff zum Fahrt auf dem im Punkt 1.8 genannten Gebiet zugelassen.
On the basis of the survey it has undergone, the vessel is hereby certified to be fit for operation in the zone or zones indicated in paragraph 1.8.

WIAZNOŚĆ ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PRZEDŁUŻA SIĘ DO:

Die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes wird verlängert bis zum

The certificate is hereby renewed valid until

UWAGI / Bemerkungen / Remarks

DATA

Datum

Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZEĆ / Siegel / Stamp

6. ADNOTACJE O ZMIANACH W ŚWIADECTWIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ
Änderung zum Schiffattest
Record concerning changes in the ship's certificate

6.1 ZMIANA TREŚCI PKT
Änderung unter Ender
Entry of item(s) changed

NOVA TREŚĆ PKT

New Wortlaut

New entry (entries)

DATA

Datum

Date

PODPIS / Unterschrift / Signature

PIECZEĆ / Siegel / Stamp



RZECZPOSPOLITA POLSKA
URZĄD ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ w

UPROSZCZONE ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Nr

Nazwa statku lub numer identyfikacyjny		Nr rejestracyjny		Rodzaj i przeznaczenie	
Nazwa i adres armatora				Port macierzysty	
Stocznia, typ i nr budowy				Rok budowy	
Długość	m	Szerokość	m	Wysokość	m
Napęd główny				Zanurzenie	m
				Nośność / wyporność	t/m ³
Wypożyczenie:					
1. kotwice i łańcuchy (liny) kotwiczne:					
.....					
2. sprzęt ratunkowy:					
.....					
3. sprzęt przeciwpożarowy:					
.....					
4. instalacja zęzowa:					
.....					
5. sprzęt nawigacyjny:					
.....					
6. inne wyposażenie:					
.....					
7. liny:					
.....					

Minimalny skład załogi:**System eksploatacji statku**

	A1	A2	B
kierownik statku – wymagany patent
stemik
bosman
marynarz
mechanik
inni
.....

Stwierdza się, że statek został dopuszczony do żeglugi w rejonie (ach) przy wyznaczonej wolnej burcie cm, bez ograniczeń / z ograniczeniami*

Świadectwo zdolności żeglugowej jest ważne do dnia

..... dnia pieczęć
PODPIS

Ważność świadectwa zdolności żeglugowej przedłuża się do dnia

..... dnia pieczęć
PODPIS

Ważność świadectwa zdolności żeglugowej przedłuża się do dnia

..... dnia pieczęć
PODPIS

Ważność świadectwa zdolności żeglugowej przedłuża się do dnia

..... dnia pieczęć
PODPIS

* Niepotrzebne skreślić.

Adnotacje o zmianach w świadectwie zdolności żeglownej

1. Zmiana dotyczy:

Nowa treść:

.....

..... dnia pieczęć

PODPIS

2. Zmiana dotyczy:

Nowa treść:

.....

..... dnia pieczęć

PODPIS

3. Zmiana dotyczy:

Nowa treść:

.....

..... dnia pieczęć

PODPIS