

**1867****ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 13 grudnia 2002 r.

**w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie.**

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1****Przepisy ogólne**

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwane dalej „statkami”, w tym szczególne warunki zarządzania bezpieczną eksploatacją statków.

§ 2.1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej;
- 2) statków sportowych;
- 3) statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich;
- 4) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru statków morskich;
- 5) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udających się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;
- 6) doków pływających.

2. Warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi dla jednostek pływających Straży Granicznej określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących technicznego i pozatechnicznego bezpieczeństwa żeglugi jednostek pływających Straży Granicznej (Dz. U. Nr 108, poz. 956).

§ 3. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, a w szczególności Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie ży-

cia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318), zwana dalej „Konwencją SOLAS”, oraz przepisy rozporządzenia.

§ 4. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) „żegludze przybrzeżnej” — oznacza to żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 2) „żegludze krajowej” — oznacza to żeglugę na wodach morskich w odległości nie większej niż 12 mil morskich od brzegu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) „żegludze osłoniętej” — oznacza to żeglugę na akwenie Zalewu Szczecińskiego i Wiślanego oraz po Zatoce Gdańskiej na zachód od linii łączącej punkt na Półwyspie Helskim o współrzędnych 54° 35' szerokości geograficznej północnej i 018° 49' długości geograficznej wschodniej z punktem na Mierzei Wiślanej o współrzędnych 54° 22' szerokości geograficznej północnej i 018° 57' długości geograficznej wschodniej;
- 4) „żegludze portowej” — oznacza to żeglugę w obrębie portów, łącznie z Roztoką Odrzańską, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4 na Kanale Piastowskim i Zalewie Kamieńskim;
- 5) „żegludze międzynarodowej” — oznacza to żeglugę na akwenach innych niż wymienione w pkt 1—4;
- 6) „kodeksie IMO” — oznacza to przepisy i zalecenia ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską, wiążące Rzeczpospolitą Polską zgodnie z Konwencją SOLAS.

**Rozdział 2****Wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu**

§ 5. Niezależnie od spełnienia wymagań co do technicznego stanu bezpieczeństwa, statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli spełnia także inne wy-

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302).

magania bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, obejmujące w szczególności:

- 1) wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe;
- 2) obsadę łodzi i tratw ratunkowych;
- 3) wyposażenie w środki sygnałowe, nawigacyjne i radiowe;
- 4) urządzenia do podejmowania pilota;
- 5) alarmy i ćwiczenia;
- 6) ochronę przeciwpożarową;
- 7) zarządzanie bezpieczną eksploatacją statku w podróży morskiej.

§ 6. 1. W zakresie, o którym mowa w § 5 pkt 1, statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, odbywające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, powinny być wyposażone w:

- 1) łodzi ratunkowe;
- 2) łodzi ratownicze;
- 3) tratwy ratunkowe;
- 4) koła ratunkowe;
- 5) pasy ratunkowe;
- 6) kombinezony ratunkowe i ochronne;
- 7) środki indywidualnej ochrony cieplnej;
- 8) inne środki i urządzenia ratunkowe.

2. Ilość i rodzaj środków oraz urządzeń ratunkowych, ich rozmieszczenie, sposób instalowania i wyposażenie określa kodeks IMO.

§ 7. 1. Dla statków innych niż wymienione w § 6 ust. 1 ustala się następujące kategorie pod względem wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe:

- 1) kategoria A1 — statki pasażerskie odbywające podróżę w żegludze krajowej;
- 2) kategoria A2 — statki pasażerskie odbywające podróżę w żegludze osłoniętej;
- 3) kategoria A3 — statki pasażerskie uprawiające żeglugę portową;
- 4) kategoria B — statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500;
- 5) kategoria C1 — statki rybackie o długości powyżej 75 m, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;

6) kategoria C2 — statki rybackie o długości 75 m i poniżej, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;

7) kategoria D — statki specjalistyczne o pojemności brutto poniżej 500.

2. Ilość, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków, o których mowa w ust. 1, określają dyrektorzy właściwych terytorialnie urzędów morskich, z zastrzeżeniem ust. 3. Dyrektorzy urzędów morskich określają ponadto rodzaj przedmiotów stanowiących wyposażenie środków ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków.

3. Rodzaje i ilości urządzeń i środków dla statków pasażerskich (w tym dla pasażerskich jednostek szybkich) oraz dla statków rybackich o długości 24 m i większej, dyrektorzy urzędów morskich określają zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS i kodeksów IMO.

4. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnione jest od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247 i 248).

§ 8. Znajdujące się na statku środki i urządzenia ratunkowe oraz przedmioty stanowiące ich wyposażenie powinny być utrzymywane w należyłym stanie technicznym i w stałej gotowości do użycia w razie nagłej potrzeby, zarówno przed rozpoczęciem żeglugi, jak i przez cały czas trwania podróży morskiej.

§ 9. W składzie załogi każdego statku powinna znajdować się określona liczba osób posiadających kwalifikacje do kierowania oraz obsługi łodzi i tratw ratunkowych, potwierdzone świadectwem ratownika wydanym przez dyrektora urzędu morskiego na podstawie odrębnych przepisów, z zastrzeżeniem § 11 ust. 2.

§ 10. 1. Wymagana minimalna liczba osób posiadających kwalifikacje, o których mowa w § 9, dla każdej znajdującej się na statku łodzi ratunkowej wynosi dla nośności łodzi:

- 1) do 40 osób — 2;
- 2) od 41 do 61 osób — 3;
- 3) od 62 do 85 osób — 4;
- 4) powyżej 85 osób — 5.

2. Dla każdej łodzi ratunkowej powinien być wyznaczony kierownik łodzi i jego zastępca. Kierownictwo łodzi ratunkowej powinno być powierzone osobie posiadającej kwalifikacje, o których mowa w § 9.

3. Do obsługi każdej łodzi motorowej powinien być przydzielony członek załogi znający obsługę silnika.

§ 11. 1. Do obsługi każdej tratwy ratunkowej kapitan statku wyznacza co najmniej jednego członka załogi posiadającego umiejętności, o których mowa w § 10. W razie wyznaczenia do obsługi tratwy ratunkowej więcej niż jednego członka załogi, kapitan wyznacza kierownika tratwy.

2. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie charakter podróży, liczbę osób na statku oraz rodzaj statku, może zezwolić na wyznaczenie na kierowników tratw ratunkowych zamiast osób o kwalifikacjach, o których mowa w § 9, osoby posiadające przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

§ 12. Świadectwa ratownika posiadane przez członków załogi statku pasażerskiego powinny znajdować się u kapitana statku i na żądanie organu inspekcyjnego powinny być okazywane wraz z imiennymi wykazami:

- 1) oficerów pokładowych;
- 2) osób posiadających świadectwo ratownika.

§ 13. 1. Statek morski uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w:

- 1) kompas magnetyczny i żyroskopowy;
- 2) echosondę i sondę ręczną;
- 3) chronometr i sekundomierz;
- 4) radar;
- 5) radiopławę awaryjną;
- 6) radiotelefon VKF;
- 7) stację radiotelefoniczną;
- 8) latarnie sygnałowo-pozycyjne;
- 9) dzwon, gong i przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych;
- 10) komplet sygnałów optycznych;
- 11) inne urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS i innych umów międzynarodowych.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1, powinien zgodnie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS:

- 1) przestrzegać obowiązujących tras żeglugowych;
- 2) stosować się do informacji przekazywanych przez służbę patrolu lodowego, prowadzonego w rejonie Wielkiej Ławicy Nowofunlandzkiej;
- 3) przekazywać informacje wymagane przez uznane systemy zgłaszania statków oraz uczestniczyć w obowiązujących systemach kontroli ruchu statków (VTS);
- 4) posiadać niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi oraz ustalony język roboczy odnotowany w dzienniku okrętowym;
- 5) zapewniać szybkie przejście na ręczne sterowanie; urządzenia sterowe powinny być sprawdzone przez załogę przed wyjściem statku w morze; minimum raz na trzy miesiące powinny być przeprowadzone ćwiczenia w zakresie awaryjnego sterowania;
- 6) przekazywać odpowiedni zakres informacji o zagrożeniach nawigacyjnych statkom znajdującym się w pobliżu i kompetentnym władzom oraz udzielać niezbędnej pomocy w sytuacjach zagrożenia życia na morzu;
- 7) posiadać odpowiedni plan podróży uwzględniający stosowanie się do obowiązujących tras żeglugowych oraz analizę zagrożeń nawigacyjnych i warunków pogodowych;
- 8) prowadzić radiową służbę nasłuchu zgodnie z umowami międzynarodowymi;
- 9) spełniać przepisy bezpiecznej żeglugi zawarte w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).

3. Znajdujące się na statku środki sygnałowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe, sposób ich zainstalowania i rozmieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym w przepisach technicznych uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

4. Środki do radiowej łączności dwukierunkowej oraz transpondery radarowe stanowiące wyposażenie jednostek ratunkowych powinny być przechowywane na statku w dobrym stanie technicznym i w gotowości do umieszczenia w środkach ratunkowych.

§ 14. 1. Statki o pojemności brutto mniejszej niż 200 powinny być wyposażone w reflektory radarowe. Wy-

magania w zakresie budowy i instalowania reflektorów radarowych na statkach określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Dyrektor urzędu morskiego może polecić zainstalowanie reflektorów radarowych na statkach o pojemności brutto powyżej 200, jeżeli uzna to za konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 15. 1. Statki powinny być wyposażone w niezbędne do prowadzenia nawigacji aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów międzynarodowych i kodeksów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu.

2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określają dyrektorzy urzędów morskich.

3. Instrukcja mocowania ładunku powinna być zatwierdzona przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

§ 16. 1. Statki odbywające podróże morskie, w czasie których zachodzi prawdopodobieństwo korzystania z usług pilota morskiego, powinny być wyposażone w urządzenie do podejmowania pilota zgodnie z Konwencją SOLAS.

2. Zgodność budowy urządzeń do podejmowania pilota z wymaganiami Konwencji SOLAS potwierdza uznana instytucja klasyfikacyjna.

3. Urządzenie do podejmowania pilota powinno być utrzymywane w stałej gotowości do użycia.

4. Umocowanie urządzenia do podejmowania pilota, wejście pilota na statek i jego zejście ze statku powinno nadzorować oficer pokładowy.

§ 17. 1. Na statkach obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm ogólny;
- 2) alarm pożarowy;
- 3) alarm innych zagrożeń.

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

- 1) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (.....—) (.....—) (.....—);
- 2) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (..—) (..—) (..—);
- 3) sygnał alarmu innych zagrożeń stanowią dwa krótkie dźwięki z następującymi po nich dwoma długi-

mi dźwiękami, a następnie znów dwa krótkie dźwięki: (..— —..) (..— —..) (..— —..).

3. Polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego i może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (—). Kapitan przez rozgłoszenie statkową lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić statek.

4. Na każdym statku powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy, opracowany zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

5. Na statku, na którym znajdują się pomieszczenia dla pasażerów, powinny znajdować się również, sporządzone w odpowiednich językach, tablice informacyjne dla pasażerów, określające:

- 1) sygnały alarmów i ich charakterystykę;
- 2) sposób zachowania się pasażerów na wypadek ogłoszenia alarmu;
- 3) sposób zakładania pasa ratunkowego lub ubrania ratunkowego.

§ 18. 1. W celach szkoleniowych przeprowadza się na statkach alarmy ćwiczebne dla załogi oraz próbne dla pasażerów.

2. Alarmy ćwiczebne i próbne ogłasza się po uprzednim zawiadomieniu pasażerów lub załogi o terminie ich przeprowadzenia.

3. Ćwiczebne alarmy pożarowe i ogólne powinny być przeprowadzane zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, z tym że:

- 1) na statkach pasażerskich i towarowych odbywających podróże międzynarodowe — w terminach i na zasadach zgodnych z postanowieniami Konwencji SOLAS;
- 2) na statkach w żegludze portowej, ostioniętej i przybrzeżnej — zgodnie z instrukcją w sprawie alarmów, opracowaną przez armatora na podstawie wytycznych dyrektora urzędu morskiego;
- 3) na pozostałych statkach — w odstępach nieprzekraczających jednego miesiąca oraz każdorazowo, jeżeli skład załogi uległ zmianie w ponad 25%;
- 4) na wszystkich statkach — w porze nocnej, w odstępach nieprzekraczających 3 miesięcy.

4. Ćwiczebny alarm innych zagrożeń należy przeprowadzać co najmniej raz na 3 miesiące. Tematem ćwiczeń powinny być przemiennie pozostałe zagroże-

nia statku, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie wytycznymi.

§ 19. 1. Szczegółowe instrukcje alarmowe dla poszczególnych statków oraz rozkłady alarmowe dla statków pasażerskich opracowują armatorzy na podstawie wytycznych wydanych przez dyrektorów urzędów morskich.

2. Ilość i rodzaj sprzętu awaryjnego do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem określają dyrektorzy urzędów morskich.

§ 20. 1. Sprzęt gaśniczy stanowiący wyposażenie statków powinien odpowiadać przepisom technicznym uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Konstrukcje zabezpieczenia przeciwpożarowego statków oraz ich wyposażenie w stałe urządzenia i instalacje gaśnicze określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

§ 21. 1. Rodzaj, ilość i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego na statku ustala dyrektor urzędu morskiego przy zatwierdzaniu planu ochrony przeciwpożarowej.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być:

1) wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia przechowywana przez kapitana statku wraz z innymi dokumentami; dodatkowo egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS jako plan dla jednostek ochrony przeciwpożarowej;

2) sporządzony w języku polskim, a pojemnik oznakowany również w języku polskim — na statkach w żegludze krajowej.

3. Plan ochrony przeciwpożarowej opracowuje armator według wytycznych dyrektora urzędu morskiego.

§ 22. 1. Sprzęt gaśniczy powinien być:

1) używany wyłącznie do celów ratowniczo-gaśniczych i ratowniczych oraz szkoleniowych;

2) utrzymywany w należyтым stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia podczas podróży i postoju statku w porcie.

2. Utrzymywanie sprzętu gaśniczego w należyтым stanie technicznym i gotowości do użycia podlega kontroli organu inspekcyjnego.

3. Sprzęt gaśniczy na statku podlega okresowej kontroli przez upoważniony serwis, co najmniej raz w roku.

§ 23. Członkowie załogi powinni być przeszkoleni w zakresie ochrony przeciwpożarowej, a ewidencja dotycząca odbycia przeszkolenia powinna znajdować się u kapitana statku i być okazywana na żądanie organu inspekcyjnego.

§ 24. 1. Statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, oraz armatorzy tych statków powinni spełniać wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, które wynikają z postanowień Konwencji SOLAS, w tym Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem.

2. Przeglądy w zakresie spełnienia przez statek i armatora wymagań, o których mowa w ust. 1, dokonuje uznana instytucja klasyfikacyjna na zlecenie armatora, zgodnie z regulaminami akceptowanymi przez dyrektora właściwego terytorialnie urzędu morskiego.

3. Raport zawierający wyniki przeglądu wraz z wnioskiem o wydanie certyfikatu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem uznana instytucja klasyfikacyjna przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla siedziby armatora.

4. Dyrektor urzędu morskiego może wyznaczyć swojego przedstawiciela do udziału w przeglądach, o których mowa w ust. 2.

§ 25. Wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, o których mowa w § 24 ust. 1, obowiązują:

1) w odniesieniu do statków pasażerskich oraz zbiornikowców do przewozu cieczy palnych, chemikaliowców, gazowców, masowców i innych statków towarowych uznanych przez Konwencję SOLAS za szybkie statki towarowe, o pojemności brutto 500 i powyżej;

2) w odniesieniu do pozostałych statków towarowych i ruchomych jednostek wiertniczych o pojemności brutto 500 i powyżej.

### Rozdział 3

#### Przepis końcowy

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia.