RCL
Elektronicznie podpisany przez Grzegorz Paczowski
Data: 2013.01.28 14:31:53 +01'00'

DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 28 stycznia 2013 r.

Poz. 132

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ[1)]

z dnia 16 stycznia 2013 r.

w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami

Na podstawie art. 98 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów stanowiących dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS dla statków przewożących ziarno luzem.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1) Konwencja SOLAS – Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321) oraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174);

2) Kodeks IMSBC – Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, o którym mowa w rozdziale VI prawidle 1 ust. 2 Konwencji SOLAS[2)];

3) Kodeks BLU – Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców, o którym mowa w rozdziale VI prawidle 7 ust. 3 Konwencji SOLAS[3)];

4) Kodeks przewozu ziarna – Międzynarodowy Kodeks bezpiecznego przewozu ziarna luzem, o którym mowa w rozdziale VI prawidle 8 ust. 1 Konwencji SOLAS[4)];

5) ładunku masowym, koncentracie, granicznej wilgotności transportowej, ładunkach łatwo przesypujących się, kącie usypu, trymowaniu – należy przez to rozumieć ładunek masowy, koncentrat, graniczną wilgotność transportową, ładunki łatwo przesypujące się, kąt usypu, trymowanie w rozumieniu Kodeksu IMSBC;

6) przedstawicielu terminala – należy przez to rozumieć przedstawiciela terminala w rozumieniu Kodeksu BLU;

7) niebezpiecznych ładunkach masowych – należy przez to rozumieć niebezpieczne ładunki masowe w rozumieniu Konwencji SOLAS.

---

1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

2) Rezolucja IMO MSC. 268(85) Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

3) Rezolucja IMO A.862(20) Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (Kodeks BLU) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

4) Rezolucja IMO MSC.23(59) Międzynarodowy Kodeks bezpiecznego przewozu ziarna luzem (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

§ 3. Warunkiem bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami jest spełnianie przez statki:

1) postanowień rozdziału VI oraz rozdziału XII Konwencji SOLAS;

2) postanowień rozdziału II-2 prawidła 19 Konwencji SOLAS – w stosunku do towarów niebezpiecznych, określonych w rozdziale VII prawidle 2 Konwencji SOLAS;

3) postanowień Kodeksu IMSBC;

4) postanowień Kodeksu BLU;

5) postanowień Kodeksu przewozu ziarna;

6) przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 4. 1. Na statku przewożącym ładunki masowe powinna znajdować się instrukcja zawierająca informacje, określone w rozdziale VI prawidle 7 ust. 2 Konwencji SOLAS, niezbędne dla umożliwienia kapitanowi zapobieganiu przeciążeniom konstrukcji kadłuba.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona w języku zrozumiałym dla oficerów odpowiedzialnych za operacje związane z ładunkiem masowym.

3. Jeżeli instrukcja, o której mowa w ust. 1, nie jest sporządzona w języku angielskim, na statku powinna znajdować się również instrukcja sporządzona w języku angielskim.

4. W przypadku statków o polskiej przynależności przewożących ładunki masowe instrukcja, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona również w języku polskim.

§ 5. 1. Przed załadowaniem ładunku masowego na statek załadowca dostarcza na piśmie kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi informację o ładunku masowym, umożliwiającą podjęcie skutecznych środków ostrożności, niezbędnych dla właściwego rozmieszczenia i przewozu ładunku, w tym w szczególności opracowanie planu rozmieszczenia ładunku w ładowniach i planu załadunku.

2. Informacja o ładunku masowym zawiera dane określone w rozdziale 4 punkcie 4.2.2 Kodeksu IMSBC.

3. Informację o ładunku masowym przekazuje się na formularzu informacji o ładunku masowym, którego wzór określa załącznik do rozdziału 4 Kodeksu IMSBC.

4. Informacja o ładunku masowym może być przekazana w postaci elektronicznej.

§ 6. 1. Przed załadowaniem ładunków masowych kapitan statku i załadowca powinni uzgodnić plan załadunku zapewniający, że konstrukcja kadłuba nie zostanie lokalnie przeciążona.

2. Przed rozładowaniem ładunków masowych kapitan statku i odbiorca powinni uzgodnić plan rozładunku zapewniający, że konstrukcja kadłuba nie zostanie lokalnie przeciążona.

3. Plany, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny spełniać wymagania określone w rozdziale 4.3 oraz w dodatku 2 Kodeksu BLU.

4. Plany, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz każde ich poprawki załadowca, odbiorca lub kapitan statku przedkłada przedstawicielowi terminala.

5. Kapitan statku i załadowca są odpowiedzialni za przeprowadzenie operacji załadunkowych zgodnie z planem, o którym mowa w ust. 1.

6. Kapitan statku i odbiorca są odpowiedzialni za przeprowadzenie operacji rozładunkowych zgodnie z planem, o którym mowa w ust. 2.

7. W przypadku gdy istnieje zagrożenie, że zostaną przekroczone ograniczenia określone w planach, o których mowa w ust. 1 i 2, kapitan statku powinien przerwać operacje przeładunkowe i poinformować o tym odpowiednio załadowcę albo odbiorcę oraz przedstawiciela terminala.

8. W przypadku przekroczenia ograniczeń określonych w planach, o których mowa w ust. 1 i 2, kapitan statku oraz odpowiednio załadowca albo odbiorca zapewniają podjęcie działań niezbędnych do przywrócenia stanu zgodnego z planami, o których mowa w ust. 1 i 2.

§ 7. 1. Przewóz ładunków masowych, które mogą ulegać upłynnieniu, w tym koncentratów, dozwolony jest, gdy wilgotność ładunku w momencie dostarczenia na statek jest mniejsza niż graniczna wilgotność transportowa.

2. Załadowca ładunków masowych, które mogą ulegać upłynnieniu, w tym koncentratów, przed załadowaniem tych ładunków, dostarcza kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi dokumenty określone w rozdziale 4.3.2 Kodeksu IMSBC.

§ 8. Ładunki masowe wymienione w § 7 ust. 1, o wilgotności większej niż graniczna wilgotność transportowa, mogą być przewożone na statkach pod warunkiem spełnienia przez te statki wymagań określonych w rozdziale 7.3.2 Kodeksu IMSBC.

§ 9. 1. Przewóz niebezpiecznych ładunków masowych, w postaci innej niż płynna lub gazowa, dozwolony jest na statkach spełniających wymagania określone w rozdziale II-2 prawidle 19 oraz rozdziale VII częściach A i B Konwencji SOLAS.

2. Przewozu ładunków masowych, które stanowią zagrożenie chemiczne, ze względu na ich właściwości i skład chemiczny, dokonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale 9 Kodeksu IMSBC.

§ 10. 1. Przewóz ładunków łatwo przesypujących się o kącie usypu mniejszym bądź równym 30° dozwolony jest na statkach spełniających wymagania dla przewozu ziarna, które są określone w rozdziale VI prawidle 9 Konwencji SOLAS oraz w Kodeksie przewozu ziarna.

2. Przy przewozie ładunków łatwo przesypujących się o kącie usypu od 30° do 35° należy spełnić wymagania dotyczące trymowania ładunków, określone w rozdziale 5.4.4 Kodeksu IMSBC.

3. Przy przewozie ładunków łatwo przesypujących się o kącie usypu większym niż 35° oraz ładunków nieprzesypujących się należy spełnić wymagania dotyczące trymowania ładunków, określone w rozdziale 5.4.5 Kodeksu IMSBC.

4. Przy przewozie ładunków, o których mowa w ust. 1, do instrukcji, o której mowa w § 4, powinna zostać załączona informacja o stateczności, o której mowa w rozdziale 6 Kodeksu przewozu ziarna.

§ 11. 1. Potwierdzeniem spełnienia przez statki morskie przewożące ładunki masowe wymagań, o których mowa w § 3, jest posiadanie:

1) Certyfikatu Zdolności do Przewozu Stałych Ładunków Masowych – w przypadku gdy przewożą ładunki wymienione w § 7 ust. 1, § 9 ust. 2 oraz § 10;

2) Certyfikatu Zdolności dla Statku Przewożącego Materiały Niebezpieczne wystawianego zgodnie z wymaganiami prawidła 19 ust. 4 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS – w przypadku gdy przewożą ładunki niebezpieczne wymienione w § 9 ust. 1;

3) Certyfikatu uprawnienia do przewozu ziarna – w przypadku gdy przewożą ładunki wymienione w § 10 ust. 1.

2. Certyfikaty, o których mowa w ust. 1, wydaje się z uwzględnieniem przepisów w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego.

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

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: wz. *T. Jarmuziewicz*