

Socjalnych z dnia 10 stycznia 1984 r. w sprawie sposobu powoływania i zasad wynagradzania członków komisji lekarskich do spraw inwalidztwa i zatrudnienia oraz lekarzy działających w zakresie orzecznictwa inwalidzkiego (Dz. U. Nr 3, poz. 18) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. 1. Członkom komisji lekarskich nie będącym lekarzami, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 2 i 3, za każdą sprawę rozpatrzoną z ich udziałem przez komisję lekarską przysługuje wynagrodzenie w wysokości od 24 do 120 zł,

2. Lekarzom zastępującym członków komisji lekarskich, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, za każdą sprawę rozpatrzoną z ich udziałem przez komisję lekarską przysługuje wynagrodzenie w wysokości:

- 1) od 40 do 170 zł w obwodowej komisji lekarskiej,
- 2) od 40 do 200 zł w obwodowej specjalistycznej komisji lekarskiej lub wojewódzkiej komisji lekarskiej,

3. Wynagrodzenie w wysokościach określonych w ust. 2 otrzymują również lekarze-członkowie komisji lekarskich, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3.”

2) w § 7:

- a) w ust. 1 wyrazy „od 150 do 250 zł” zastępuje się wyrazami „od 250 do 600 zł”,
- b) w ust. 2 wyrazy „od 250 do 350 zł” zastępuje się wyrazami „od 350 do 800 zł”,
- c) w ust. 3 wyrazy „do 500 zł” zastępuje się wyrazami „do 1500 zł”,

3) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. Lekarzom przeprowadzającym na potrzeby komisji lekarskich badania chorych w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości od 300 do 1000 zł za jedno badanie.”

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych: *J. Pawłowski*

171

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA — KIEROWNIKA URZĘDU GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 14 października 1987 r.

w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich.

Na podstawie art. 40 § 3, art. 49 § 1 i 3, art. 50 i 51 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski (Dz. U. z 1986 r. Nr 22, poz. 112) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia regulują wymagania bezpieczeństwa żeglugi statków morskich o polskiej przynależności, zwanych dalej „statkami”, w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz innych wymagań bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu.

§ 2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków, z wyjątkiem:

- 1) jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic oraz Milicji Obywatelskiej,
- 2) statków sportowych,
- 3) statków nie podlegających wpisowi do rejestru okrętowego, rejestru administracyjnego oraz rejestru statków rybackich.

§ 3. 1. Wymagania bezpieczeństwa żeglugi statków śródlądowych o polskiej przynależności na wodach morskich określają odrębne przepisy wydawane przez urzędy morskie.

2. Wymagania bezpieczeństwa żeglugi statków budowanych, przebudowywanych i remontowanych w polskich stocznicach, nie objętych umowami międzynarodowymi o bezpieczeństwie życia na morzu, określają odrębne przepisy wydawane przez urzędy morskie.

§ 4. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) żegludze międzynarodowej, oznacza to podróż z kraju, w którym obowiązują postanowienia Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 z późn. zmianami), zwanej dalej „konwencją”, do portu znajdującego się poza tym krajem lub odwrotnie;

2) żegludze bałtyckiej, oznacza to żeglugę po Morzu Bałtyckim i innych morzach zamkniętych o podobnych warunkach żeglugowych, a także żeglugę na morzach otwartych do 50 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 100 mil morskich;

3) 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;

4) żegludze krajowej, oznacza to żeglugę na wodach morskich w odległości nie przekraczającej 20 mil morskich od linii brzegu morskiego PRL;

5) żegludze osłoniętej, oznacza to żeglugę po polskim akwenie Zalewu Szczecińskiego i Wislanego 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;

6) żegludze portowej, oznacza to żeglugę w obrębie portów, łącznie z Rostoką Odrzańską, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4 oraz na Kanale Piastowskim i Zalewie Kamieńskim.

Rozdział 2

Ogólne wymagania bezpieczeństwa statku

1. Techniczne wymagania bezpieczeństwa statku

§ 5. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeśli odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa statku w zakresie: budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

§ 6. 1. Statek odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom technicznym dotyczącym:

- 1) kadłuba,

- 2) urządzeń sterowych,
- 3) urządzeń kotwicznych,
- 4) urządzeń holowniczych i cumowniczych,
- 5) stałych urządzeń połowowych,
- 6) masztów i olinowania,
- 7) silników napędowych głównych,
- 8) mechanizmów pomocniczych,
- 9) kotłów parowych oraz ich wyposażenia,
- 10) zbiorników ciśnieniowych oraz ich urządzeń,
- 11) rurociągów,
- 12) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników,
- 13) urządzeń automatyki,
- 14) urządzeń pożarowych stałych oraz sprzętu pożarniczego,
- 15) wolnej burty,
- 16) stateczności,
- 17) niezatapialności w odniesieniu do statków, których to dotyczy,
- 18) urządzeń nawigacyjnych i sygnałowych oraz statkowych świateł nawigacyjnych,
- 19) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji,
- 20) urządzeń radiokomunikacyjnych,
- 21) urządzeń środków ratunkowych,
- 22) urządzeń służących ochronie środowiska morskiego,
- 23) urządzeń ładunkowych i dźwigowych,
- 24) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa.

2. Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa określają przepisy techniczne wydawane przez polską instytucję klasyfikacyjną, przedsiębiorstwo państwowe działające pod nazwą Polski Rejestr Statków z siedzibą w Gdańsku, zwane dalej „PRS”.

3. Statki i ich urządzenia podlegają, w zakresie ustalonym w ust. 1, nadzorowi technicznemu PRS, który obejmuje budowę, odbudowę i przebudowę statków i ich urządzeń. Zakres nadzoru określają przepisy techniczne PRS wydane za zgodą Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej.

4. Za zgodą Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej nadzór techniczny nad budową, przebudową statku i jego urządzeń oraz nad zachowaniem jego technicznego stanu bezpieczeństwa w czasie eksploatacji może być powierzony obcej instytucji klasyfikacyjnej.

5. Statki budowane, odbudowywane albo zakupione z ważną klasą obcej instytucji klasyfikacyjnej, inne niż wymienione w ust. 4, podlegają przekazaniu pod nadzór techniczny PRS przy pierwszym przeglądzie okresowym dla potwierdzenia klasy, jednak nie później niż po upływie 15 miesięcy od daty zakupu statku.

6. Jeżeli nadzór obcej instytucji klasyfikacyjnej nie obejmuje wszystkich spraw wchodzących w zakres nadzoru technicznego PRS, dopełnienie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa w tym zakresie podlega nadzorowi PRS.

7. W stosunku do przystani, doków pływających, pomostów oraz innych tego rodzaju urządzeń pływających nadzór nad spełnieniem wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa może sprawować także stocznia lub inny uznany przez PRS rzeczoznawca.

8. Spełnienie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa statku stwierdza PRS w zaświadczeniach lub orzeczeniach.

9. Instytucje określone w ust. 4 i 7 wydają w wypadkach określonych w tych przepisach zaświadczenia lub orzeczenia o spełnieniu wymagań technicznego bezpieczeństwa statku. Dokumenty tych instytucji są uznawane za równorzędne z dokumentami PRS.

2. Pozatechniczne wymagania bezpieczeństwa statku.

§ 7. Niezależnie od spełnienia wymagań technicznego bezpieczeństwa określonych w § 8 statek może być używany w żegludze morskiej, jeśli spełnia:

- 1) wymagania określone w rozporządzeniu w zakresie:
 - a) środków i urządzeń ratunkowych,
 - b) obsady łodzi i tratw ratunkowych,
 - c) środków sygnałowych, nawigacyjnych i radiowych,
 - d) urządzeń do podejmowania pilota,
 - e) alarmów i ćwiczeń,
 - f) ochrony przeciwpożarowej,
- 2) wymagania określone w odrębnych przepisach dotyczących:
 - a) składu i kwalifikacji załogi,
 - b) prowadzenia przepisanych dzienników,
 - c) przewozu materiałów i ładunków

jak i inne wymagania bezpieczeństwa życia na morzu i bezpieczeństwa statku.

Rozdział 3

Szczegółowe wymagania pozatechnicznego bezpieczeństwa statku

1. Środki i urządzenia ratunkowe.

§ 8. 1. Statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 RT i powyżej, z wyjątkiem statków rybackich, odbywające żeglugę międzynarodową powinny być wyposażone — zgodnie z wymaganiami konwencji — w:

- 1) łodzie ratunkowe,
- 2) łodzie ratownicze,
- 3) tratwy ratunkowe,
- 4) pasy ratunkowe,
- 5) ubrania ratunkowe,
- 6) środki ochrony cieplnej,
- 7) sygnały optyczne,
- 8) inne środki i urządzenia ratunkowe.

2. Statki inne niż wymienione w ust. 1 powinny być wyposażone w środki i urządzenia ratunkowe określone w rozporządzeniu.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również do ilości środków i urządzeń ratunkowych, sposobu ich instalowania, rozmieszczenia oraz ich wyposażenia.

4. Wszystkie znajdujące się na statku środki i urządzenia ratunkowe oraz przedmioty stanowiące ich wyposażenie muszą być utrzymywane w należytych stanie technicznym i w stałej gotowości do użycia w razie nagłej potrzeby, zarówno przed wyjściem statku w morze, jak i przez cały czas trwania podróży.

5. Niezależnie od przepisów ust. 1 statki odbywające podróże poza rejon żeglugi przybrzeżnej, o pojemności brutto poniżej 3000 RT, powinny być wyposażone w ubrania ratunkowe, zgodne z wymaganiami konwencji, dla każdej osoby znajdującej się na statku. Ubranie ratunkowe może zastępować pas ratunkowy, jeśli spełnia wymagania konwencji odnośnie do pasów ratunkowych.

§ 9. 1. Pod względem wyposażenia statków wymienionych w § 8 ust. 2 w środki i urządzenia ratunkowe rozróżnia się następujące kategorie statków:

- 1) kategoria A1 — statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze przybrzeżnej,
- 2) kategoria A2 — statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze osłoniętej,
- 3) kategoria A3 — statki pasażerskie uprawiające żeglugę portową,
- 4) kategoria B — statki towarowe.

- 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 RT.

2. Ilość, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków określają urzędy morskie. Urzędy morskie określają ponadto rodzaj przedmiotów stanowiących wyposażenie środków ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków określonych w ust. 1 oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków.

3. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnia się od długości statku, należy przyjąć za podstawę długość rejestrową z dopuszczalną tolerancją w granicach ca 20 cm.

2. Obsada łodzi i tratw ratunkowych

§ 10. 1. Niezależnie od wymagań dotyczących kwalifikacji załóg określonych odrębnymi przepisami na każdym statku wszyscy członkowie załogi powinni być przeszkoleni w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

2. Przeszkolenie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzają ośrodki szkolenia ratownictwa morskiego powołane przez Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej lub inne ośrodki określone przez Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej, realizujące ten sam program szkolenia. Ośrodki te wydają zaświadczenia o odbyciu przeszkolenia według wzoru stanowiącego załącznik nr 1.

3. W składzie załogi każdego statku powinna znajdować się określona liczba osób posiadających kwalifikacje do obsługi oraz kierowania łodziami i tratwami ratunkowymi.

4. Dowodem posiadania kwalifikacji wymienionych w ust. 3 jest dyplom oficerski w specjalności pokładowej lub świadectwo ratownika.

5. Przeszkolenie członków załóg statków, o którym mowa w ust. 1, powinno być przez członków załóg statków cyklicznie powtarzane co 5 lat od daty wydania zaświadczenia o odbyciu poprzedniego przeszkolenia.

§ 11. 1. Minimalna liczba osób posiadających kwalifikacje przewidziane w § 10 ust. 3 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 oficerowi pokładowemu lub osobie posiadającej świadectwo ratownika.

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

§ 12. 1. Do obsługi każdej tratwy ratunkowej kapitan statku wyznacza co najmniej jednego członka załogi posiadającego kwalifikacje przewidziane w § 10 ust. 4. W razie wyznaczenia do obsługi tratwy ratunkowej więcej niż jednego członka załogi, kapitan wyznacza kierownika tratwy.

2. Urząd morski może, mając na względzie charakter podróży, liczbę osób na statku i rodzaj statku, zezwolić na wyznaczenie na kierowników tratw ratunkowych zamiast osób o kwalifikacjach określonych w § 10 ust. 4 osoby posiadające kwalifikacje wskazane w § 10 ust. 1.

§ 13. Świadectwo ratownika może być wydane osobie, która:

- 1) odpowiada warunkom zdrowotnym wymaganych od osób zatrudnionych na statkach, stwierdzonym ważnym świadectwem lekarskim, wydanym w przepisowym trybie,
- 2) posiada co najmniej 12-miesięczną praktykę pływania,
- 3) odbyła przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych zgodnie z § 10 ust. 2,
- 4) zdała egzamin na świadectwo ratownika.

§ 14. 1. Egzaminy na świadectwo ratownika przeprowadza komisja egzaminacyjna dla marynarzy i rybaków działająca przy urzędach morskich.

2. Egzamin na świadectwo ratownika obejmuje sprawdzenie wiadomości teoretycznych w zakresie czynności, jakie należy podjąć w różnych stanach zagrożenia statku (zderzenie, pożar, zatonięcie), oraz umiejętności praktycznych w powyższych sytuacjach zgodnie z konwencją.

§ 15. 1. Świadectwo ratownika wydaje urząd morski.

2. Wzór świadectwa ratownika określa załącznik nr 2.

3. Urzędy morskie prowadzą ewidencję wydanych świadectw ratownika.

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

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

3. Środki sygnałowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe

§ 17. 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) radioplawę awaryjną,
- 6) radiotelefon UKF,
- 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 konwencją.

2. Statek wymieniony w ust. 1 powinien prowadzić radiową służbę nasłuchu zgodnie z konwencją.

3. Znajdujące się na statku środki sygnałowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe, sposób ich zainstalowania i rozmieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym w rozporządzeniu i przepisom wydawanym przez PRS.

4. Wyposażenie radiowe środków ratunkowych i wyposażenie do łączności dwukierunkowej dla jednostek ratunkowych należy przechowywać na statku w dobrym stanie technicznym i gotowości do umieszczenia w środkach ratunkowych.

§ 18. 1. Statki o pojemności brutto mniejszej niż 200 RT należy wyposażyć w reflektory radarowe. Wymagania w zakresie budowy i instalowania reflektorów radarowych na statkach określa PRS.

2. Urząd morski może wymagać zainstalowania reflektorów radarowych na statkach o pojemności brutto powyżej 200 RT, jeżeli ze względu na bezpieczeństwo żeglugi uzna to za konieczne.

§ 19. 1. Statki powinny być wyposażone w aktualne i niezbędne do prowadzenia nawigacji zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników nawigacyjnych oraz w przybory nawigacyjne.

2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określają urzędy morskie.

4. Urządzenia do podejmowania pilota morskiego.

§ 20. 1. Statki odbywające podróże morskie, w czasie których zachodzi prawdopodobieństwo korzystania z usług pilota morskiego, powinny być wyposażone w urządzenia do podejmowania pilota zgodnie z konwencją.

2. Zgodność budowy urządzeń do podejmowania pilota z wymaganiami konwencji stwierdza PRS.

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

4. Umocowanie urządzenia do podejmowania pilota, wejście pilota na statek i jego zejście ze statku powinien nadzorować oficer służby pokładowej.

5. Alarmy i ćwiczenia

§ 21. 1. Na statkach obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm opuszczenia statku,
- 2) alarm pożarowy,
- 3) alarm innych zagrożeń.

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

- 1) sygnał alarmu opuszczenia statku 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 długimi dźwiękami, a następnie znów dwa krótkie dźwięki: (.....), (.....), (.....).

3. Na każdym statku powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

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

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

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

2. Alarmy ćwiczebne i próbné w odróżnieniu od alarmów rzeczywistych ogłasza się po uprzednim zawiadomieniu pasażerów lub załogi o terminie ich przeprowadzenia.

3. Ćwiczebne alarmy opuszczenia statku i pożarowy należy przeprowadzać:

- 1) na statkach pasażerskich i towarowych odbywających podróże międzynarodowe — w terminach i na zasadach zgodnych z konwencją,
- 2) na statkach w żegludze portowej, osłoniętej i przybrzeżnej — zgodnie z instrukcją w sprawie alarmów, opracowaną przez armatora,

3) na pozostałych statkach — w odstępach nie przekraczających jednego miesiąca oraz każdorazowo po wyjściu z portu, jeżeli skład załogi uległ zmianie w ponad 50%,

4) na wszystkich statkach — w odstępach nie przekraczających 3 miesięcy w porze nocnej.

4. Ćwiczebny alarm innych zagrożeń należy przeprowadzać co najmniej raz na 3 miesiące. Tematem ćwiczeń powinny być przemiennie pozostałe zagrożenia statku (awaryjne, gazowe, chemiczne itp.) zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 23. 1. Szczegółowe instrukcje alarmowe dla poszczególnych statków opracują armatorzy na podstawie wytycznych wydanych przez urzędy morskie. Instrukcje te wymagają zatwierdzenia przez właściwy terytorialnie urząd morski.

2. Ilość i rodzaj sprzętu awaryjnego do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem określają urzędy morskie.

6. Ochrona przeciwpożarowa

§ 24. Statek należy wyposażyć w przenośny sprzęt pożarniczy, zwany dalej „sprzętem pożarniczym”.

§ 25. 1. Sprzęt pożarniczy przeznaczony do wyposażenia statków powinien odpowiadać przepisom wydawanym przez PRS.

2. Konstrukcje zabezpieczenia przeciwpożarowego statków oraz ich wyposażenie w stałe urządzenia i instalacje gaśnicze określa PRS.

3. Szczegółowe zasady ustalania normatywów wyposażenia statków w sprzęt pożarniczy określają odrębne przepisy.

§ 26. 1. Rodzaj, ilość i rozmieszczenie sprzętu pożarniczego na statku ustala urząd morski przy zatwierdzaniu planu obrony przeciwpożarowej.

2. Plan obrony przeciwpożarowej powinien być:

- 1) wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia przechowywana przez kapitana statku wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z konwencją jako plan dla lądowych straży pożarnych,
- 2) na statkach w żegludze krajowej sporządzony w języku polskim, a pojemnik oznakowany również w tym języku.

§ 27. 1. Sprzęt pożarniczy powinien być:

- 1) używany wyłącznie do akcji gaśniczych i ratowniczych oraz do celów szkoleniowych,
- 2) utrzymywany w należyтым stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia podczas podróży i postoju statku w porcie.

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

§ 28. 1. Na każdym statku wszyscy 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.

2. Szkolenie pożarnicze członków załóg statków oraz tryb wydawania zaświadczeń określają odrębne przepisy.

Rozdział 4

Organy inspekcyjne i ich organizacja

§ 29. 1. Organami inspekcyjnymi w kraju są urzędy morskie, a za granicą — urzędy konsularne.

2. Organy inspekcyjne przeprowadzają inspekcję statku, która ma na celu stwierdzenie, czy statek odpowiada przepisanywym wymaganiom bezpieczeństwa.

3. Na zlecenie armatora urząd morski może również przeprowadzić inspekcję statku w państwach, w których działa polski urząd konsularny.

4. W państwach, w których nie działa polski urząd konsularny, organem inspekcyjnym może być urząd morski właściwy dla siedziby armatora.

§ 30. 1. Urzędy morskie przeprowadzają inspekcję statku przez swoich inspektorów.

2. Kwalifikacje inspektorów określają odrębne przepisy.

§ 31. 1. Polski urząd konsularny może:

- 1) przeprowadzić inspekcję polskiego statku za granicą przez własnych pracowników,
- 2) wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie inspekcji statku do obcego organu inspekcyjnego, do wyznaczonych przez Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej inspektorów lub uznanych instytucji zagranicznych.

2. Polski urząd konsularny zawiadamia urząd morski właściwy dla siedziby armatora statku o każdym przypadku przeprowadzenia inspekcji.

§ 32. Szczegółowe zasady przeprowadzania inspekcji:

- 1) przez organy inspekcyjne — określają regulaminy wydawane przez urzędy morskie,
- 2) przez urzędy konsularne — określa instrukcja wydana przez Ministra Spraw Zagranicznych w porozumieniu z Ministrem — Kierownikiem Urzędu Gospodarki Morskiej.

Rozdział 5

Inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa statku

§ 33. Statki podlegają inspekcjom: wstępnym, okresowym, dorywczym i kontrolnym.

§ 34. 1. Inspekcje wstępne i okresowe obejmują swym zakresem całokształt stanu bezpieczeństwa statku i mają na celu stwierdzenie, czy statek posiada ważne zaświadczenia instytucji klasyfikacyjnej, o której mowa w § 6, w zakresie budowy: statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia oraz czy jego stan odpowiada wszystkim innym wymaganiom w zakresie całokształtu bezpieczeństwa statku.

2. Inspekcje dorywcze mogą obejmować swoim zakresem wybrane elementy technicznego lub pozatechnicznego bezpieczeństwa statku bądź też całokształt stanu bezpieczeństwa statku w celu stwierdzenia, czy stan statku i jego urządzeń nie uległ zmianom w takim zakresie, że może to spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, ładunku, pasażerów i załogi. Inspekcja dorywcza, obejmująca swoim zakresem całokształt bezpieczeństwa statku, może być uznana przez organ inspekcyjny za inspekcję okresową.

3. Inspekcje kontrolne mogą obejmować swoim zakresem elementy technicznego i pozatechnicznego bezpieczeństwa statku w stopniu, w jakim organ inspekcyjny uzna to za konieczne w celu stwierdzenia, czy:

- 1) statek posiada ważne dokumenty bezpieczeństwa i zaświadczenia instytucji klasyfikacyjnej dotyczące budowy: statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia,
- 2) urządzenia i wyposażenie statku są w stanie zapewniającym ich sprawne działanie,

3) od czasu wydania dokumentów bezpieczeństwa nie zaszły zmiany w stanie technicznym kadłuba, urządzeniach i wyposażeniu oraz czy nie miały miejsca uszkodzenia wpływające na stan bezpieczeństwa statku,

4) przestrzegane są inne wymagania z zakresu bezpieczeństwa statku, określone w § 7.

§ 35. 1. Statki o obcej przynależności, przebywające w porcie lub na redzie portu polskiego, mogą, zgodnie z postanowieniami konwencji, być poddane inspekcji kontrolnej urzędu morskiego.

2. Inspekcja kontrolna statku o obcej przynależności przeprowadzana jest przez urząd morski w zakresie:

- 1) potwierdzenia zgodności wyposażenia i urządzeń statku z wymaganiami konwencji,
- 2) potwierdzenia zgodności stanu załogi z certyfikatem bezpiecznej obsługi,
- 3) potwierdzenia zasadniczej charakterystyki statku ze świadectwem pomiarowym,
- 4) stwierdzenia, czy statek posiada ważne dokumenty bezpieczeństwa.

§ 36. 1. Statek zgłoszony do inspekcji wstępnej oraz okresowej powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie do inspekcji dorywczej przeprowadzanej na żądanie właściciela, armatora lub kapitana statku.

3. Organowi inspekcyjnemu należy podczas inspekcji przedstawić zaświadczenia instytucji klasyfikacyjnej jako dowód dopełnienia wymagań w zakresie budowy: statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

4. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że stan statku lub jego urządzeń nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w zaświadczeniu instytucji klasyfikacyjnej, organ inspekcyjny rozszerza odpowiednio zakres inspekcji i zawiadamia o tym instytucję klasyfikacyjną, o której mowa w § 6.

§ 37. 1. Przy przeprowadzaniu inspekcji statku powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczony przez niego zastępca.

2. Z każdej przeprowadzonej inspekcji organ inspekcyjny sporządza protokół, którego kopie otrzymuje kapitan statku i armator.

3. W razie gdy organem inspekcyjnym jest urząd konsularny, kopię protokołu inspekcji otrzymuje również urząd morski właściwy dla portu macierzystego statku.

4. W razie negatywnego wyniku inspekcji, organ inspekcyjny powiadamia armatora statku, a w odniesieniu do statku o obcej przynależności — konsula państwa, którego banderę statek podnosi. Międzynarodową Organizację Morską oraz organ, który wydał dokumenty bezpieczeństwa statku, o wszystkich okolicznościach, jakie złożyły się na negatywny wynik inspekcji.

§ 38. Organ inspekcyjny na podstawie inspekcji wydaje zalecenia pokontrolne dla armatora i kapitana statku. Wykonanie zaleceń powinno być zgłoszone na piśmie organowi inspekcyjnemu w ustalonym terminie.

§ 39. 1. W razie pozytywnego wyniku inspekcji wstępnej i okresowej, organ inspekcyjny wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku lub przedłuża ich ważność.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również w razie uznania przez organ inspekcyjny inspekcji dorywczej za inspekcję okresową.

3. Polski urząd konsularny może bez przeprowadzenia inspekcji przedłużyć jednorazowo okres ważności dokumentu bezpieczeństwa do 5 miesięcy od daty jego wygaśnięcia, aby umożliwić dojeżdżenie statku do wskazanego portu w celu przeprowadzenia inspekcji. O każdym przypadku wydania lub przedłużenia ważności dokumentów bezpieczeństwa polski urząd konsularny powiadamia urząd morski właściwy dla portu macierzystego statku.

§ 40. 1. Statki określone w § 8 ust. 1 obowiązane są posiadać następujące dokumenty bezpieczeństwa:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
- 2) certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
- 3) certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
- 4) certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego,
- 5) certyfikat bezpieczeństwa radiotelefonicznego,
- 6) certyfikat zwolnienia,
- 7) międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami,
- 8) międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami.

2. Niezależnie od przepisu ust. 1:

- 1) statek pasażerski odbywający podróże międzynarodowe obowiązany jest posiadać dodatkowo „świadectwo pasażerskie”, które określa zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej i dopuszczalną liczbę pasażerów oraz stwierdza, że statek odpowiada warunkom przewidzianym w przepisach dotyczących przewozu pasażerów,
- 2) statek specjalistyczny odbywający podróże międzynarodowe powinien posiadać „certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego”,
- 3) statek odbywający podróże międzynarodowe przewożący szkodliwe substancje ciekłe luzem obowiązany jest posiadać „międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu przy przewozie ciekłych substancji szkodliwych luzem”,
- 4) statek odbywający podróże międzynarodowe przewożący ładunki niebezpieczne powinien posiadać „certyfikat zdolności”.

3. Statki inne niż wymienione w § 8 ust. 1 obowiązane są posiadać:

- 1) kartę bezpieczeństwa, którą wydaje się na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy,
- 2) kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż, którą wydaje się na podróż próbną lub dla wykonania określonego zadania morskiego,
- 3) kartę bezpieczeństwa typu „Ł”, którą wydaje się dla statków małych o nieskomplikowanej budowie i urządzeniach na okres nie dłuższy niż ważność dokumentu PRS.

§ 41. 1. Dokumenty bezpieczeństwa, których okres ważności przekracza 12 miesięcy, podlegają potwierdzeniu w okresach rocznych. Podstawą potwierdzenia jest pozytywny wynik inspekcji okresowej.

2. Dokument bezpieczeństwa traci ważność przed upływem okresu, na który został wystawiony, jeżeli:

- 1) na statku zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu,
- 2) utraciły ważność odpowiednie zaświadczenia instytucji klasyfikacyjnej, o której mowa w § 6,
- 3) nie zostało dokonane roczne potwierdzenie ważności dokumentu.

§ 42. Statki odbywające podróż próbną lub wykonujące określone zadania morskie mogą otrzymać dokumenty bezpieczeństwa wskazane w § 40 ust. 1 pod warunkiem spełnienia wymagań określonych dla statków odbywających żeglugę międzynarodową.

§ 43. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku wystawiane są z przeznaczeniem dla statku, armatora i urzędu morskiego.

2. Wszystkie certyfikaty lub ich poświadczone kopie powinny być wywieszane stale na statku w widocznym i dostępnym miejscu.

§ 44. 1. Oprócz dokumentów bezpieczeństwa na statku powinny znajdować się zaświadczenia instytucji klasyfikacyjnej, o której mowa w § 6. Statki odbywające podróże międzynarodowe powinny posiadać ponadto aktualną informację o stateczności, książkę zapisów olejowych oraz książkę zapisów ładunkowych.

2. Dokumenty wymienione w ust. 1 powinny być zawsze dostępne dla organu inspekcyjnego.

Rozdział 6

Oplaty za inspekcje statków i dokumenty bezpieczeństwa

§ 45. 1. Za czynności organów inspekcyjnych dokonywane w zakresie inspekcji wstępnej, okresowej i dorywczej statków oraz za wystawianie dokumentów bezpieczeństwa statków pobiera się opłaty.

2. Nie pobiera się opłat za czynności organów inspekcyjnych w zakresie inspekcji kontrolnej statku.

3. Wysokość opłat za inspekcję statków ustalana jest w zależności od rodzaju i zakresu inspekcji, rodzaju i wielkości statku oraz mocy lub wielkości znajdujących się na nim urządzeń.

4. Dane techniczne, od których uzależniona jest wysokość opłat, przyjmuje się według odpowiednich dokumentów statku przedstawionych przez armatora, właściciela lub kapitana statku na żądanie organu inspekcyjnego.

§ 46. 1. Stawki za poszczególne czynności organu inspekcyjnego w zakresie inspekcji statków i za wystawianie dokumentów bezpieczeństwa statków oraz szczególne zasady wymiaru opłat określają odrębne przepisy.

2. Organ inspekcyjny wymierza opłaty wydając nakaz płatniczy w ciągu 5 dni od dokonania czynności podlegającej opłacie.

3. Jeżeli inspekcja objęła całość spraw bezpieczeństwa żeglugi statku, organ inspekcyjny może wymierzyć opłaty łącznie w ciągu 7 dni od dnia dokonania ostatniej czynności objętej inspekcją.

§ 47. 1. Od wymiaru opłat dokonanego przez organ inspekcyjny przysługuje odwołanie do Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej. Decyzja Ministra jest ostateczna.

2. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem organu inspekcyjnego, który dokonał wymiaru opłat, w terminie 14 dni od dnia doręczenia nakazu płatniczego.

3. Jeśli organ inspekcyjny uzna odwołanie za uzasadnione, może zmienić decyzję i dokonać ponownego wymiaru opłat.

4. Wniesienie odwołania nie zwalnia z obowiązku uiszczenia wymierzonych opłat.

§ 48. 1. Od opłat nie uiszczonych w terminach płatności pobiera się odsetki za zwłokę lub dodatek za zwłokę w wysokości określonej przepisami o zobowiązaniach podatkowych.

2. Nie uiszczone w terminie opłaty wraz z odsetkami lub dodatkiem za zwłokę podlegają przymusowemu ściąganiu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Rozdział 7

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 49. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują moc do czasu upływu ich ważności lub najbliższej inspekcji okresowej.

2. Członkowie załóg statków obowiązani są do odbycia przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, określonego w § 10 ust. 1, w okresie 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

3. Świadectwa ratownika wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność do dnia 31 grudnia 1989 r.

4. W stosunku do statków wymienionych w § 8 ust. 5 ostateczny termin wyposażenia w ubrania ratunkowe upływa w dniu 31 grudnia 1988 r.

§ 50. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 26 marca 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. Nr 15, poz. 89 i z 1966 r. Nr 34, poz. 205),

2) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 września 1969 r. w sprawie opłat za inspekcję i dokumenty bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. Nr 27, poz. 215),

3) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 lutego 1970 r. w sprawie obsady łodzi i tratw ratunkowych morskich statków pasażerskich oraz wydawania świadectw ratownika (Dz. U. Nr 4, poz. 34),

4) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 maja 1972 r. w sprawie wyposażenia statków morskich w pomoce i przybory nawigacyjne (Dz. U. Nr 19, poz. 145),

5) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 16 sierpnia 1972 r. w sprawie środków ratunkowych na statkach morskich (Dz. U. Nr 38, poz. 252),

6) rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1975 r. w sprawie wyposażenia statków morskich w przenośny sprzęt pożarniczy (Dz. U. Nr 22, poz. 122),

7) rozporządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lutego 1976 r. w sprawie reflektorów radarowych na statkach morskich (Dz. U. Nr 11, poz. 65).

§ 51. Rozporządzenie, wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej:
A. Nowotnik

Załączniki do rozporządzenia Ministra —
Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 14 października 1987 r.
(poz. 171)

Załącznik nr 1

Załącznik nr 2



Polska Rzeczpospolita Ludowa
Polish People's Republic

Wystawiono na podstawie
rezolucji nr 19 Międzynarodowej konferencji w sprawie wy-
szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw, 1978.

Issued under the provisions of the
Resolution No 19 of International Conference on standards of
training and certification of seafarers, 1978.

..... w zaświadcza, że:
..... at certifies that:

Ob.
Mr/Mrs/Miss

.....
data i miejsce urodzenia
date and place of birth

został przeszkolony w zakresie indywidualnych technik ratun-
kowych oraz złożył odpowiedni egzamin zgodnie z postano-
wieniami rezolucji nr 19 Konferencji.

had been dully trained in Personal Survival Techniques and
passed respective examination in accordance with Resolution
No 19 of the Conference.

Pieczęć
Seal

.....
Podpis/Signature

Nr/No Data/Date



Polska Rzeczpospolita Ludowa
Polish People's Republic

Świadectwo ratownika
Certification of proficiency in survival craft

Wystawiono na podstawie
Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wy-
szkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia
wacht — STCW, 1978.

Issued under the provisions of the
International Convention on standards of training, certification
and watchkeeping for seafarers — STCW, 1978.

Urząd Morski w zaświadcza, że
Maritime Office at certifies that

Ob.
Mr/Mrs/Miss

.....
data i miejsce urodzenia
date and place of birth

został przeszkolony oraz złożył przepisany egzamin dla uzyska-
nia świadectwa ratownika zgodnie z prawidłem VI/1 Konwencji
had been dully trained and passed examination required for
the issue of certificate of proficiency in survival craft in accord-
ance with Regulation VI/1 of the Convention.

i jest upoważniony do obsługi i kierowania łodziami i tratwami
ratunkowymi.
and is proficient in survival crafts.

Pieczęć
Seal

.....
Podpis/Signature

Nr/No Data/Date