

1768**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 20 listopada 2002 r.

w sprawie określenia trybu uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami oraz rodzajów i zakresów przeglądów statków morskich.

Na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) tryb uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkamiorskimi o polskiej przynależności;
- 2) rodzaje i zakres przeglądów statków dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną.

§ 2. 1. Nadzór techniczny nad statkamiorskimi o polskiej przynależności może sprawować wyłącznie instytucja klasyfikacyjna, posiadająca rozległe doświadczenie w ocenie konstrukcji i budowy statków morskich, uznana zgodnie z przepisami rozporządzenia.

2. O uznanie, o którym mowa w ust. 1, może ubiegać się instytucja klasyfikacyjna, która spełnia kryteria określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Instytucja klasyfikacyjna ubiegająca się o uznanie do sprawowania nadzoru technicznego nad statkamiorskimi o polskiej przynależności przedkłada ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek wraz z dokumentacją, zawierającą pełny zakres informacji o spełnieniu kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2.

2. Uznanie instytucji klasyfikacyjnej następuje po dokonaniu oceny spełnienia kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w formie umowy określającej zakres tego uznania. Wzór umowy określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Uznanie bądź odmowa uznania instytucji klasyfikacyjnej powinny nastąpić w okresie nieprzekraczającym 18 miesięcy od dnia przedłożenia wniosku o uznanie.

4. Ilość instytucji klasyfikacyjnych uznanych do sprawowania nadzoru technicznego nad statkamiorskimi o polskiej przynależności może zostać ograniczona do ilości wystarczającej do sprawowania tego nadzoru.

§ 4. 1. Uznanie może być udzielone w zakresie:

- 1) weryfikacji i zatwierdzania dokumentacji technicznej, certyfikacji materiałów, wyrobów, urządzeń i wyposażenia, przeprowadzania przeglądów i wy-

dawania sprawozdań z przeglądów, stanowiących dla organu inspekcyjnego podstawę do wystawienia statych dokumentów statkowych, określonych w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach;

- 2) określanym każdorazowo w zależności od potrzeb.

2. Okres uznania może zostać ograniczony do 3 lat, jeżeli ubiegająca się po raz pierwszy instytucja klasyfikacyjna, poza kryterium ilościowym dotyczącym ilości i tonażu klasyfikowanych statków lub liczby zatrudnionych własnych inspektorów, spełnia wszystkie pozostałe kryteria.

3. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 2, może zostać cofnięte, jeżeli instytucja klasyfikacyjna swoją działalnością potwierdzi właściwe sprawowanie nadzoru technicznego w zakresie udzielonego uznania, spełniając nadal, poza kryteriami ilościowymi, wszystkie kryteria będące podstawą uznania.

§ 5. 1. Uznanie zawiesza się bądź cofa w przypadku stwierdzenia, że instytucja klasyfikacyjna nie spełnia kryteriów będących podstawą uznania.

2. Uznanie można zawiesić w przypadku stwierdzenia, że instytucja klasyfikacyjna nie powinna dłużej występować w charakterze pełnomocnika ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do realizacji zadań określonych w § 4.

3. Zawieszenia oraz cofnięcia uznania, o którym mowa w ust. 1 i 2, dokonuje się w formie decyzji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

§ 6. 1. O uznaniu, zawieszeniu i cofnięciu uznania instytucji klasyfikacyjnej zawiadamia się wraz z podaniem wyczerpujących przyczyn:

- 1) Międzynarodową Organizację Morską;
- 2) Komisję Europejską;
- 3) państwa członkowskie Unii Europejskiej.

2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, przesyła się wszelkie informacje dotyczące oceny działalności prowadzonej przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

§ 7. 1. Uznana instytucja klasyfikacyjna, w ramach sprawowanego nadzoru technicznego nad statkamiorskimi o polskiej przynależności, dokonuje:

- 1) przeglądu wstępnego — przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie budowy statku i jego statych urządzeń;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morska, 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)

- 2) przeglądów okresowych — dla potwierdzenia lub odnowienia wydanych dokumentów, w tym:
 - a) przeglądu dla odnowienia dokumentów, o których mowa w pkt 1, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat,
 - b) przeglądu pośredniego przeprowadzanego pomiędzy 21 a 27 miesiącem albo pomiędzy 33 a 39 miesiącem odpowiednio po przeglądzie wstępnym lub przeglądzie dla odnowienia dokumentów,
 - c) przeglądu rocznego, przeprowadzanego w przedziale trzech miesięcy przed lub po upływie roku od dokonania przeglądu wstępnego lub przeglądu dla odnowienia dokumentów, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 3) przeglądów doraźnych — we wszystkich innych uzasadnionych względami bezpieczeństwa żeglugi przypadkach.

2. Przeglądy roczne wymienione w ust. 1 pkt 2 lit. c, nie mają zastosowania do statków niepodlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

§ 8. 1. Zakresy przeglądów statków morskich o polskiej przynależności dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną obejmują w szczególności:

- 1) przeglądu wstępnego:
 - a) zatwierdzenie planów, rysunków, warunków technicznych, obliczeń i innego rodzaju dokumentacji technicznej w celu stwierdzenia, czy kadłub, urządzenia maszynowe oraz inne stałe urządzenia i wyposażenie statku spełniają wymagania szczegółowych przepisów technicznych uznanej instytucji klasyfikacyjnej,
 - b) oględziny, próby i badania kadłuba, urządzeń maszynowych oraz stałych urządzeń i wyposażenia statku, mające na celu stwierdzenie czy zastosowane materiały, elementy konstrukcyjne,

rodzaj stałych urządzeń i wyposażenia, a także ich rozmieszczenie są zgodne z zatwierdzoną dokumentacją techniczną i czy jakość wykonania statku jest zadowalająca pod każdym względem;

- 2) przeglądu okresowego dla odnowienia dokumentów — oględziny, próby i badania kadłuba, urządzeń maszynowych oraz stałych urządzeń i wyposażenia statku, mające na celu stwierdzenie, że statek nadal spełnia wymagania szczegółowych przepisów technicznych i nadaje się do bezpiecznej eksploatacji, zgodnie z przeznaczeniem;
- 3) przeglądu pośredniego i przeglądu rocznego:
 - a) oględziny statku oraz jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także wybrane próby i badania, mające na celu stwierdzenie, że statek zachował warunki do bezpiecznej eksploatacji, zgodnie z przeznaczeniem,
 - b) oględziny w celu potwierdzenia, że w odniesieniu do statku i jego stałych urządzeń nie wprowadzono żadnych zmian,
 - c) dodatkowe badania, uznane za niezbędne, w razie pojawienia się wątpliwości odnośnie prawidłowego utrzymania stanu technicznego statku lub jego stałych urządzeń.

2. Zakres przeglądu doraźnego — w zależności od okoliczności, obejmuje wybrane elementy statku lub jego stałych urządzeń i wyposażenia, w celu stwierdzenia czy spełnione są określone wymagania lub czy po doznanym uszkodzeniu stan statku i jego stałych urządzeń nie uległ zmianom w takim zakresie, że może spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów § 6 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2, które wchodzi w życie z dniem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

Minister Infrastruktury: *M. Pol*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2002 r. (poz. 1768)

Załącznik nr 1

KRYTERIA, KTÓRE POWINNA SPEŁNIAĆ INSTYTUCJA KLASYFIKACYJNA UBIEGAJĄCA SIĘ O UZNANIE

I. Kryteria ogólne

1. Instytucja klasyfikacyjna powinna:
 - 1) posiadać udokumentowane rozległe doświadczenie i szeroką praktykę w zatwierdzeniu dokumentacji technicznej i sprawowaniu nadzoru nad budową statków;
 - 2) klasyfikować flotę złożoną co najmniej z 1 000 statków o pojemności brutto powyżej 100, o łącznej pojemności brutto nie mniejszej niż 5 mln;
 - 3) zatrudniać kadrę techniczną zapewniającą prawidłową obsługę klasyfikowanych statków; dla spełnienia wymogów określonych w pkt 2 instytucja powinna zatrudniać co najmniej 100 własnych inspektorów;
 - 4) posiadać wyczerpujący zbiór przepisów technicznych budowy, zasad nadzoru nad budową oraz zasad przeprowadzania przeglądów okresowych statków, powinna publikować te przepisy i zasady w języku polskim i języku angielskim oraz ciągle je doskonalić i rozwijać poprzez badania naukowo-techniczne i programy badawczo-rozwojowe;
 - 5) prowadzić rejestr klasyfikowanych statków i corocznie go publikować;

- 6) prowadzić swoją działalność zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie specyfikacji zadań organizacji uznanej do prowadzenia przeglądów i wystawiania dokumentów w imieniu administracji morskiej oraz zgodnie z postanowieniami określonymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 7) posiadać klauzulę odpowiedzialności, w tym odpowiedzialności finansowej za wykonywane czynności.

2. Instytucja klasyfikacyjna nie może być kontrolowana 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 związana z nimi, a jej dochody nie mogą w sposób istotny być zależne wyłącznie od jednego przedsiębiorstwa handlowego.

II. Kryteria szczegółowe

1. Instytucja klasyfikacyjna powinna dysponować:

- 1) odpowiednią kadrą techniczną, zarządzającą, wspomagającą i badawczo-rozwojową, przy ogólnym poziomie zatrudnienia proporcjonalnym do realizowanych zadań i liczby klasyfikowanych statków, zapewniającą ponadto zdolność instytucji klasyfikacyjnej do doskonalenia i rozwoju przepisów technicznych i zasad nadzoru;
- 2) ogólnosiatową sieć własnej kadry technicznej lub innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych na podstawie wzajemnej umowy.

2. Funkcjonowanie instytucji klasyfikacyjnej powinno być regulowane postanowieniami kodeksu etycznego określonego dla instytucji klasyfikacyjnych.

3. Instytucja klasyfikacyjna powinna być:

- 1) zarządzana i administrowana w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację;
- 2) przygotowana do przekazywania określonych informacji o statku do właściwego terytorialnie organu inspekcyjnego.

4. Zarząd instytucji klasyfikacyjnej opracował i udokumentował politykę i cele jakości i zapewnił, że są one zrozumiałe, wdrożone i realizowane na każdym jej szczeblu organizacyjnym.

5. Instytucja klasyfikacyjna opracowała, wdrożyła i efektywnie utrzymuje wewnętrzny system jakości oparty na wymaganiach norm międzynarodowych EN 45004 i ISO 9001 oraz interpretacjach tych wymagań opracowanych przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Instytucji Klasyfikacyjnych (IACS), a system ten zapewnia w szczególności:

- 1) systematyczne opracowywanie i aktualizowanie przepisów technicznych i zasad nadzoru;
- 2) przestrzeganie przepisów technicznych i zasad nadzoru;

- 3) spełnienie wymogów działalności ustawowej, do prowadzenia której jest uprawniona;
- 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 instytucję klasyfikacyjną;
- 7) realizację głównych obowiązków ustawowych, do pełnienia których instytucja klasyfikacyjna jest upoważniona, bezpośrednio lub pod nadzorem własnych inspektorów lub inspektorów innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej na zasadach wzajemnej umowy;
- 8) realizację systemu kwalifikacji inspektorów oraz ciągłej aktualizacji ich wiedzy;
- 9) prowadzenie i przechowywanie 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 działalność każdej komórki organizacyjnej zgodnie z wewnętrznym systemem jakości.

6. Instytucja klasyfikacyjna musi wykazać się zdolnością do:

- 1) opracowania i aktualizowania własnych przepisów technicznych i zasad nadzoru w zakresie konstrukcji kadłuba i jego wyposażenia, urządzeń maszynowych, elektrycznych i automatyki zawierających światowo uznane standardy techniczne dla statków pasażerskich i towarowych pozwalające na wystawienie certyfikatów wymaganych konwencjami określonymi w ustawie o bezpieczeństwie morskim;
- 2) przeprowadzania wszystkich przeglądów i inspekcji statków wymaganych dla wystawienia i potwierdzenia świadectw i certyfikatów określonych konwencjami określonymi w ustawie o bezpieczeństwie morskim oraz w odrębnych rozporządzeniach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, za pośrednictwem wykwalifikowanych inspektorów, i stosowania odpowiednich środków do oceny stanu technicznego statku.

7. Instytucja klasyfikacyjna powinna posiadać wewnętrzny system jakości zatwierdzony przez niezależny organ certyfikujący, uznany przez administrację państwa, na terenie którego ma ona swoją siedzibę.

8. Instytucja klasyfikacyjna powinna dopuścić uczestnictwo przedstawicieli organów administracji oraz innych stron zainteresowanych w pracach nad tworzeniem przepisów technicznych.

WZÓR UMOWY

UMOWA

zawarta pomiędzy
**Ministrem Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej**
a

.....
(pełna nazwa instytucji klasyfikacyjnej)

o uznaniu instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami o polskiej przynależności

Niniejsza umowa zawarta na podstawie postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2002 r. w sprawie określenia trybu uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami oraz rodzajów i zakresów przeglądów statków morskich (Dz. U. Nr 208, poz. 1768) pomiędzy Ministrem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej **organem administracji morskiej**, a (wpisać pełną nazwę instytucji klasyfikacyjnej i siedzibę jej centrali), zwanym dalej **instytucją klasyfikacyjną** — jest zgodna z postanowieniami rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.739(18) wraz z dalszymi poprawkami i uzupełnieniami.

1. Cel i zastosowanie

1. Na podstawie niniejszej umowy uznaje się jako instytucję klasyfikacyjną do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami o polskiej przynależności w zakresie
-
.....
(określić zakres uznania)

2. Postanowienia ogólne

- 2.1. Szczegółowy zakres przeglądów koniecznych do wydania poszczególnych dokumentów statku, wymaganych umowami międzynarodowymi i przepisami prawa wewnętrznego, określa załącznik do niniejszej umowy.
- 2.2. Powierzenie instytucji klasyfikacyjnej czynności organu inspekcyjnego wykraczających poza zakres określony w załączniku do niniejszej umowy, może nastąpić po uprzednim uzgodnieniu przez obie strony zakresu tych czynności.
- 2.3. W zakresie powierzonych czynności organu inspekcyjnego instytucja klasyfikacyjna jest zobowiązana do współpracy z inspektorami Kontroli Państwa Portu (Port State Control) w celu usunięcia braków wykrytych na statku podczas ich inspekcji i poinformowania organu administracji morskiej o podjętych działaniach.
- 2.4. W przypadku zatrzymania statku przez Kontrolę Państwa Portu organ administracji morskiej po sprawdzeniu przyczyn wystąpienia braków i ich zakresu może zażądać asysty instytucji klasyfikacyjnej.
- 2.5. Jeżeli w czasie wykonywania przez instytucję klasyfikacyjną czynności organu inspekcyjnego zostaną na statku stwierdzone uszkodzenia lub braki mające wpływ na bezpieczne wyjście statku z portu i bezpieczeństwo żeglugi, instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest powiadomić o tym niezwłocznie organ administracji morskiej i podjąć działania naprawcze dla przywrócenia standardów bezpieczeństwa.
- 2.6. Instytucja klasyfikacyjna powinna unikać jakichkolwiek działań, które mogą przynosić sporne korzyści.
- 2.7. Wykonywanie powierzonych czynności organu inspekcyjnego będzie akceptowane przez organ administracji morskiej, pod warunkiem utrzymywania przez instytucję klasyfikacyjną kryteriów ustalonych dla uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

3. Interpretacje, rozwiązania równoważne, zwolnienia

- 3.1. Jakiegokolwiek interpretacje postanowień umów międzynarodowych, określanie rozwiązań równoważnych i akceptacja środków zastępczych należą do organu administracji morskiej, a instytucja klasyfikacyjna powinna ściśle współpracować z administracją morską przy ich określaniu.
- 3.2. Wydawanie zwolnień z postanowień umów międzynarodowych należy do organu administracji morskiej.
- 3.3. W uzasadnionych przypadkach, jeżeli postanowienia umów międzynarodowych nie są spełnione, a w porcie, w którym statek się znajduje, nie ma możliwości wykonania gruntownej i trwałej naprawy i wymiany lub uzupełnienia brakującego wyposażenia, instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest określić, a następ-

nie uzgodnić z administracją morską czasowe warunki, które umożliwią bezpieczne przejście statku do portu, gdzie trwałe naprawy, wymiana lub uzupełnienie wyposażenia będą dokonane.

4. Przekazywanie informacji

- 4.1. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organom administracji morskiej aktualne przepisy, zasady nadzoru, instrukcje, formularze dokumentów i sprawozdań z zakresu objętego umową, a także informatory adresowe, w językach polskim i angielskim.
- 4.2. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organom administracji morskiej kopie dokumentów i sprawozdań potwierdzających wykonanie czynności objętych umową.
- 4.3. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organom administracji morskiej informacje o każdej awarii i wypadku statku, a także o stwierdzonych podczas przeglądów brakach i niespełnianiu standardów bezpieczeństwa.
- 4.4. Instytucja klasyfikacyjna zapewni organom administracji morskiej automatyczny wgląd do baz danych o statkach, w tym do statusów klasyfikacyjnych statków.
- 4.5. Instytucja klasyfikacyjna zapewni organom administracji morskiej wgląd do dokumentacji technicznej i zbiorów analiz awarii, w zakresie statków objętych niniejszą umową.
- 4.6. Organ administracji morskiej będzie przekazywać instytucji klasyfikacyjnej kopie dokumentów prawnych, wymagań i instrukcji w zakresie obowiązującym statki o polskiej przynależności.
- 4.7. Organ administracji morskiej będzie co kwartał przekazywać instytucji klasyfikacyjnej aktualną listę statków morskich o polskiej przynależności objętych niniejszą umową.
- 4.8. Wzajemna efektywna łączność między instytucją klasyfikacyjną i organem administracji morskiej w zakresie współpracy technicznej będzie utrzymywana na bieżąco poprzez nowoczesne środki telekomunikacyjne.

5. Nadzór nad instytucją klasyfikacyjną

- 5.1. Organ administracji morskiej będzie uczestniczyć w opiniowaniu projektów przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego nad statkami.
- 5.2. Organ administracji morskiej będzie otrzymywał roczne sprawozdania instytucji klasyfikacyjnej z realizacji powierzonych umową czynności, zawierające również potwierdzenie utrzymania kryteriów dla uznanej instytucji klasyfikacyjnej.
- 5.3. Organ administracji morskiej zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia audytu instytucji klasyfikacyjnej.
- 5.4. Organ administracji morskiej będzie przeprowadzać niezapowiedziane inspekcje kontrolne statków przez własne organy inspekcyjne.

6. Inne warunki

- 6.1. Opłaty
 - 6.1.1. Opłaty za przeprowadzane przeglądy będą pobierane bezpośrednio od zleceniodawcy przez instytucję klasyfikacyjną zgodnie z jej taryfą opłat.
- 6.2. Poufność informacji
 - 6.2.1. Instytucja klasyfikacyjna, jej kierownictwo, inspektorzy i pracownicy zapewnią pełną poufność informacji otrzymywanych od organów administracji morskiej.
- 6.3. Inspektorzy i podwykonawcy
 - 6.3.1. Powierzone czynności organu inspekcyjnego będą wykonywane przez inspektorów zatrudnionych i odpowiednio wyszkolonych przez instytucję klasyfikacyjną.
 - 6.3.2. W uzasadnionych przypadkach czynności powierzone umową mogą być zlecone inspektorom zatrudnionym przez inne instytucje klasyfikacyjne, na zasadach określonych we wzajemnych umowach o zastępstwie.
 - 6.3.3. Podwykonawcy wykonujący próby, pomiary, badania nieniszczące i naprawy muszą posiadać uznanie instytucji klasyfikacyjnej lub organu administracji morskiej.
 - 6.3.4. Wykonywanie czynności inspekcyjnych lub działalność podwykonawcy może nastąpić wyłącznie za zgodą organu administracji morskiej.
- 6.4. Odpowiedzialność
 - 6.4.1. W przypadku kiedy zostanie udowodnione, że utrata życia, zdrowia lub majątku nastąpiła w wyniku rozmyślnego postępowania lub rażącego zaniedbania instytucji klasyfikacyjnej, jej inspektorów lub innych osób działających w jej imieniu w czasie wykonywania powierzonych umową czynności, organ administracji morskiej jest uprawniony do uzyskania rekompensaty od instytucji klasyfikacyjnej.

- 6.4.2. W przypadku kiedy w wyniku postępowania sądowego zostanie udowodnione, że utrata życia, zdrowia lub majątku nastąpiła w wyniku rozmyślnego postępowania lub rażącego zaniedbania instytucji klasyfikacyjnej, jej inspektorów lub innych osób działających w jej imieniu w czasie wykonywania powierzonych umową czynności, organ administracji morskiej jest uprawniony do uzyskania rekompensaty finansowej do wysokości określonej w zasadach działalności nadzorczej instytucji klasyfikacyjnej.
- 6.4.3. Jeżeli przeciwko organowi administracji morskiej będzie prowadzone lub może być prowadzone postępowanie o poniesienie odpowiedzialności, to instytucja klasyfikacyjna powinna być niezwłocznie o tym powiadomiona, a organ administracji morskiej, w celu informacyjnym, powinien przestać instytucji klasyfikacyjnej roszczenia oraz inne odnoszące się do sprawy dokumenty.
- 6.4.4. Organ administracji morskiej nie podpisze ugody, wiążącej się z przyjęciem odpowiedzialności bez zgody instytucji klasyfikacyjnej, której wydania instytucja klasyfikacyjna nie powinna bezpodstawnie odmawiać.
- 6.4.5. Instytucja klasyfikacyjna, wykonując powierzone umową czynności, ma prawo przy współpracy z klientem stosować własne klauzule odpowiedzialności.
- 6.4.6. Instytucja klasyfikacyjna ani jej inspektorzy nie ponoszą odpowiedzialności cywilnej z tytułu ewentualnych szkód mogących powstać w związku lub w następstwie wykonywania czynności powierzonych umową lub przekazanych informacji bądź ocen.
- 6.4.7. Instytucja klasyfikacyjna w żadnym przypadku nie będzie ponosiła odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utrata spodziewanych korzyści, utrata kontraktu, niemożliwości rozpoczęcia lub kontynuacji działalności itp.) poniesionych przez klienta, a mających związek z wykonywaniem powierzonych umową czynności.
- 6.4.8. Instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest zawrzeć umowy ubezpieczeniowe od odpowiedzialności i utrzymywać ich ważność przez cały okres obowiązywania niniejszej umowy.
- 6.5. Prawodawstwo i rozwiązywanie sporów
- 6.5.1. Niniejsza umowa jest zgodna z prawem polskim.
- 6.5.2. W czasie wykonywania powierzonych umową czynności instytucja klasyfikacyjna, jej kierownictwo i inspektorzy są chronieni na zasadach dotyczących funkcjonariuszy publicznych.
- 6.5.3. Spory wynikające z postanowień niniejszej umowy powinny być rozwiązywane przez obie strony polubownie, drogą negocjacji, przy wzajemnym zrozumieniu.
- 6.5.4. Jeżeli rozwiązanie sporów nie nastąpi polubownie, właściwym do rozwiązania sporów wynikających z niniejszej umowy jest sąd, w którego okręgu znajduje się siedziba organu administracji morskiej.

7. Zmiany

- 7.1. Zmiany do umowy i załącznika do niej będą wprowadzane oddzielnym pismem aneksu, po uzgodnieniu przez obie strony.

8. Warunki ważności umowy

- 8.1. Umowa wchodzi w życie z dniem i jest ważna na czas nieokreślony/określony lat^{*)}, z zastrzeżeniem ust. 7.
- 8.2. Organ administracji morskiej może zawiesić uznanie instytucji klasyfikacyjnej ze skutkiem natychmiastowym w przypadku rażącego naruszenia przez nią zasad dotyczących bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego, z zastrzeżeniem § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2002 r. w sprawie określenia trybu uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami oraz rodzajów i zakresów przeglądów statków morskich.
- 8.3. Każda ze stron ma prawo do pisemnego wypowiedzenia umowy z 12-miesięcznym wyprzedzeniem.

Niniejsza umowa została sporządzona dnia w w dwóch identycznych egzemplarzach, każdy w języku polskim i angielskim, po jednym egzemplarzu dla każdej ze stron, i została podpisana przez uprawnione osoby każdej ze stron.

.....
(instytucja klasyfikacyjna)

.....
(Minister Infrastruktury)

*) Niepotrzebne skreślić.

Załącznik do umowy pomiędzy

Ministrem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej
a.....
(wpisać pełną nazwę instytucji klasyfikacyjnej)**o uznaniu instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkami
o polskiej przynależności**ZAKRES UZNANIA INSTYTUCJI KLASYFIKACYJNEJ W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH
DOKUMENTÓW STATKU OKREŚLONYCH W UMOWACH MIĘDZYNARODOWYCH, O KTÓRYCH MOWA
W ART. 6 USTAWY Z DNIA 9 LISTOPADA 2000 R. O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM (DZ. U. NR 109, POZ. 1156)
I ODRĘBNYCH PRZEPISACH

UMOWA MIĘDZYNARODOWA

UZNANIE

	PW	PO	PP/PR	ZW
1. Konwencja SOLAS z poprawkami i Konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu z poprawkami				
1.1. Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Pasażerskiego				
1.2. Certyfikat Bezpieczeństwa Konstrukcji Statku Towarowego				
1.3. Certyfikat Bezpieczeństwa Wyposażenia Statku Towarowego				
1.4. Certyfikat Bezpieczeństwa Radiowego Statku Towarowego				
1.5. Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Towarowego				
1.6. Certyfikat Zdolności do Przewozu Stałych Ładunków Masowych				
1.7. Certyfikat Zdolności do Przewozu Ziarna Luzem				
1.8. Certyfikat Zdolności dla Statku Przewożącego Materiały Niebezpieczne				
1.9. Certyfikat Zdolności do Przewozu Ciekłych Gazów Luzem				
1.10. Certyfikat Zdolności do Przewozu Niebezpiecznych Chemikaliów Luzem				
1.11. Certyfikat Konstrukcji i Wyposażenia Statku Dynamicznie Unoszonego				
1.12. Pozwolenie Eksploatacji Statku Dynamicznie Unoszonego				
1.13. Certyfikat Bezpieczeństwa Jednostki Szybkiej				
1.14. Pozwolenie Eksploatacji Jednostki Szybkiej				
1.15. Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Specjalistycznego				
1.16. Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem				
1.17. Dokument Zgodności				
2. Konwencja o liniach ładunkowych z poprawkami				
2.1. Świadcstwo Wolnej Burty				
3. Statki niekonwencyjne				
3.1. Karta Bezpieczeństwa				
3.2. Karta Bezpieczeństwa Typu „Ł”				

(W puste pola wpisać niżej wymienione symbole oznaczające zakres powierzonych czynności.)

Oznaczenia symboli określających zakres udzielanego uznania i rodzaje przeglądów:

- Cz** — zakres oznaczający weryfikację i zatwierdzenie dokumentacji technicznej, certyfikację materiałów, wyrobów, urządzeń i wyposażenia, przeprowadzanie przeglądów i wydawanie sprawozdań z przeglądów stanowiących podstawę do wystawienia stałych dokumentów statków określonych w umowach międzynarodowych i odrębnych przepisach,
- S** — zakres określony każdorazowo w zależności od potrzeb,
- PW** — przegląd wstępny,
- PO** — przegląd okresowy,
- PP/PR** — przegląd pośredni/przegląd roczny,
- PD** — przegląd doraźny,
- ZW** — zwolnienie,
- A** — wyłącznie administracja,
- N/Z** — nie ma zastosowania.

1769

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 28 listopada 2002 r.

w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów.

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872, z 1999 r. Nr 106, poz. 1216, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 483 i Nr 53, poz. 649, z 2001 r. Nr 27, poz. 298, Nr 106, poz. 1149, Nr 110, poz. 1189, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371, Nr 129, poz. 1444 i Nr 130, poz. 1452 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 183, poz. 1524 i Nr 199, poz. 1671) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do diagnostów;
- 2) program szkolenia;
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla diagnostów w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 4) wzór uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302).

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o „ustawie” — rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym.

Rozdział 2

Wymagania w stosunku do diagnostów

§ 2. Diagnosty wykonujący badania techniczne pojazdów powinni:

- 1) posiadać wyższe wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 2 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo
- 2) posiadać średnie wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo
- 3) posiadać wyższe wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 4 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo
- 4) posiadać średnie wykształcenie techniczne o specjalności innej niż samochodowa i udokumentowane 8 lat praktyki w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów

— oraz ukończyć szkolenie, o którym mowa w art. 84 ust. 2 ustawy, zwane dalej „szkoleniem”.