



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 20 maja 2020 r.

Poz. 894

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ<sup>1)</sup>

z dnia 12 maja 2020 r.

#### zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2:
  - a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się – każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;”,
  - b) po pkt 18 dodaje się pkt 18a–18d w brzmieniu:

„18a) statek obsługujący instalacje morskie – statek wykorzystywany do przewozu i zakwaterowania personelu przemysłowego, który nie wykonuje na statku pracy mającej istotne znaczenie dla działalności statku;

18b) materiał równoważny – stop aluminium lub jakiegokolwiek inny materiał niepalny, który sam lub dzięki użytej izolacji w końcowym etapie standardowej próby ogniowej wykazuje właściwości strukturalne i odporność równoważne właściwościom stali, przy czym przez standardową próbę ogniową rozumie się badanie, w którym próbki odpowiednich grodzi lub pokładów są poddawane w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych, 2010, o którym mowa w prawidle 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS<sup>3)</sup>;

18c) minimalna wysokość dziobu – minimalną wysokość dziobu określoną w prawidle 39 Konwencji o liniach ładunkowych;

18d) istotne naprawy, zmiany i modyfikacje – jedno z następujących działań:

    - a) każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródokręcia,
    - b) każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczzonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2262).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40).

<sup>3)</sup> Rezolucja IMO MSC.307(88) Międzynarodowy Kodeks Stosowania Procedur Prób Ogniowych (Kodeks FTP) (Dz. Urz. MG MiŻŚ z 2020 r. poz. 11).

- c) każdą zmianę znacznie wydłużającą okres eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń dla pasażerów na całym jednym pokładzie,
  - d) każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski<sup>4)</sup>;
- 2) użyte w § 2 w pkt 17 i 19, w § 22 w ust. 2 w pkt 1 i 2, w tytule rozdziału 4, w § 30 w ust. 1 i w ust. 2 w pkt 1 i 2, w § 31 w ust. 1, w § 32 w ust. 1 i 2, w § 33, w § 34, w § 35 w ust. 1 oraz w tytule i w pkt 1 załącznika nr 6 do rozporządzenia, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „prom pasażerski typu ro-ro” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „statek pasażerski typu ro-ro”;
- 3) w § 5 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) statkach pasażerskich w żegludze krajowej:
    - a) o długości poniżej 24 m,
    - b) bez napędu mechanicznego,
    - c) zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne,
    - d) uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
    - e) obsługujących instalacje morskie,
    - f) szybkich, uprawiających wyłącznie żeglugę portową.”;
- 4) § 23 otrzymuje brzmienie:
- „§ 23. 1. Przepisy rozdziału stosuje się do:
- 1) nowych i istniejących statków pasażerskich o długości 24 m i powyżej,
  - 2) szybkich statków pasażerskich
- uprawiających żeglugę krajową.
2. Przepisów rozdziału nie stosuje się do:
- 1) statków pasażerskich, które są:
    - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
    - b) statkami o napędzie żaglowym, w tym wyposażonymi w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych,
    - c) statkami bez napędu mechanicznego,
    - d) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i w stosunku do których nie stosuje się wymagań dotyczących szybkich statków pasażerskich, określonych w Kodeksie HSC, lub dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej<sup>4)</sup>,
    - e) statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
    - f) oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed 1965 r. lub replikami tych statków, w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych, w tym również statkami przeznaczonymi do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i sztuki żeglarskiej, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami sztuki żeglarskiej i techniki,
    - g) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową,
    - h) statkami obsługującymi instalacje morskie, lub
    - i) łodziami typu tender, przewożonymi na statku i używanymi do przewozu więcej niż 12 pasażerów z zakotwiczonego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
  - 2) szybkich statków pasażerskich, które są:
    - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
    - b) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową, lub
    - c) statkami obsługującymi instalacje morskie.”;

<sup>4)</sup> Rezolucja IMO A.373(X) Kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (Kodeks DSC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

5) w § 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w zależności od obszaru, po którym pływają, dzieli się na klasy:

- 1) klasa A – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach A, B, C i D,
- 2) klasa B – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach B, C i D,
- 3) klasa C – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach C i D,
- 4) klasa D – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarze D

– których wykazy określają przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy.”;

6) w § 26:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) o długości 24 m i powyżej powinny spełniać wymagania określone w Konwencji o liniach ładunkowych, z zastrzeżeniem ust. 3.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Statki pasażerskie klasy D są zwolnione z wymagań dotyczących minimalnej wysokości dziobu.”;

7) w § 27:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla statków, o których mowa w ust. 1 pkt 3, za pośrednictwem właściwego organu administracji państwa bandery uzyskuje się zgodę właściwego organu administracji morskiej państwa portu na zastosowanie przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b. W przypadku gdy właściwy organ administracji morskiej państwa portu uzna stosowanie takich przepisów za niezasadne, powiadamia o tym właściwy organ Komisji Europejskiej.”,

b) uchyla się ust. 4;

8) po § 27 dodaje się § 27a w brzmieniu:

„§ 27a. Istotne naprawy, zmiany i modyfikacje nowych i istniejących statków pasażerskich oraz zainstalowane w ich ramach wyposażenie powinny spełniać wymagania dla statków pasażerskich określone w § 26 ust. 1 pkt 1 i 2. Za zmiany istotne nie uważa się zmian, których wyłącznym celem jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.”;

9) w załączniku nr 1 do rozporządzenia w części II:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków pasażerskich w żegludze krajowej o długości poniżej 24 m, statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej bez napędu mechanicznego lub zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub uprawiających wyłącznie żeglugę portową lub obsługujących instalacje morskie oraz szybkich statków pasażerskich w żegludze krajowej uprawiających wyłącznie żeglugę portową.”,

b) w tabeli „Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej” lp. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

1	Statki pasażerskie o długości 24 m i powyżej zbudowane z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub obsługujące instalacje morskie	A, B, C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty.</p> <p>3. Koła ratunkowe: co najmniej 8 szt., z których dwa powinny być wyposażone w pławkę świetlną-dymną, a pozostałe w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p>
---	---	---------	--

			<p>4. Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.</p>
2	Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	A, B, C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Koła ratunkowe: co najmniej 4 szt., z których dwa powinny być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową.</p> <p>4. Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.</p>

10) w załączniku nr 2 do rozporządzenia w części I ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS i w ustawie z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 955) oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji.
2. Na statkach pasażerskich w żegludze krajowej, statkach towarowych i rybackich w żegludze międzynarodowej zbudowanych w dniu 1 maja 2004 r. lub po tej dacie środki i urządzenia wymienione w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 35 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 146, z późn. zm.<sup>5)</sup>) powinny posiadać znak zgodności. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko wyposażenia nowo montowanego. Na pozostałych statkach dopuszcza się urządzenia ze świadectwem uznania typu upoważnionej uznanej organizacji.”.

**§ 2.** Nowe i istniejące statki pasażerskie w żegludze krajowej zbudowane z materiału równoważnego, o którym mowa w § 2 pkt 18b rozporządzenia zmienianego w § 1, przed dniem 20 grudnia 2017 r. podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w rozdziale 3 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 22 grudnia 2025 r.

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: *M. Gróbarczyk*

<sup>5)</sup> Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 146 z 11.06.2018, str. 8.