

1005**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 30 kwietnia 2004 r.

w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim²⁾

Na podstawie art. 37a ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim, zwanego dalej „formularzem”;

¹⁾ 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 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.95 r., z późn. zm.).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu — z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej — dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej — wydanie specjalne.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93 poz. 895 i 899).

- 2) sposób postępowania ze złożonymi formularzami.

§ 2. Ustala się wzór formularza, który określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. 1. Formularz złożony do kapitanatu lub bosmanatu, pisemnie lub za pomocą poczty elektronicznej, przed wyjściem z portu lub przystani morskiej statku, na którym dokonuje się przeładunku ładunków, zaokrętowania bądź wyokrętowania pasażerów, jest weryfikowany i przekazywany niezwłocznie drogą elektroniczną do właściwych urzędów morskich.

2. Urzędy morskie, raz w miesiącu w terminie do 15. roboczego dnia każdego miesiąca, za miesiąc poprzedni, przesyłają drogą elektroniczną dane ewidencyjne przekazane z kapitanatów lub bosmanatów do właściwego ośrodka informatycznego Głównego Urzędu Statystycznego lub urzędu statystycznego.

3. Kopie przekazanych formularzy jednostki, o których mowa w ust. 1, przechowują przez okres 3 lat.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Minister Infrastruktury: *M. Pol*

5 Wyladunek w porcie meldunkowym (wejście statku) albo załadunek w porcie meldunkowym (wyjście statku)							
port załadunku (wejście statku) albo przewidywany port wyladunku (wyjście statku)		kod portu	kod grupy ładunkowej	liczba jednostek ładunkowych ⁴⁾			waga brutto towaru w tonach ⁵⁾
nazwa portu	kraj			z ładunkiem	puszystych	ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8

4) Wypełnić dla ładunków zjednostkowanych, tj. kontenerów, jednostek tocznych samobieźnych i niesamobieźnych.

5) Łącznie z wagą opakowań, bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych).

.....

Imię, nazwisko i telefon (lub fax, e-mail) osoby,
która wypełniła formularz

.....

Miejscowość, data

.....

Pieczęć i podpis

OBJAŚNIENIA do formularza ewidencyjnego w transporcie morskim

Badaniem objęte są:

- a) statki o pojemności brutto (GT) co najmniej 100:
 - które zawinęły do portu meldunkowego (portu, którego dotyczy zgłoszenie) lub wyszły z portu meldunkowego (lub z innego miejsca załadunku lub wyładunku, znajdującego się na wodach morskich), jeżeli ich podróż całkowicie lub częściowo odbywała się na morzu;
 - które z powodu swojego zanurzenia, albo z innych względów nie mogły zawinąć do portu i których odlichtunek albo dolichtunek prowadzony był poza obszarem portu i miejscem przeznaczenia ładunku był port meldunkowy lub z portu meldunkowego prowadzony był ich załadunek,
- b) ładunki wyładowane z tych statków lub na nie załadowywane, włączając w to:
 - ładunki przywiezione/wywiezione z/do usytuowanych na morzu instalacji, (*ang. offshore installation*) np. platform wiertniczych,
 - ładunki pozyskane z dna morskiego i wyładowane w porcie, jeżeli są one przedmiotem handlu,
- c) pasażerowie, którzy w porcie meldunkowym rozpoczęli lub zakończyli podróż.

Uwaga:

- a) badaniem należy objąć statki zaopatrzeniowe i bunkierki oraz załadowane na nie produkty zaopatrzeniowe i paliwo, jeżeli dokonują one przewozu z portu meldunkowego do statku zacumowanego w innym porcie lub na otwartym morzu. Jako miejsce wyładunku należy wówczas podać nazwę właściwego portu lub „morze”,
- b) w dziale 1 pkt 5 Kod i typ statku w grupie „Inny (wpisać jaki)” powinny zostać uwzględnione wyłącznie te statki, które pomimo iż nie zostały wymienione w klasyfikacji statków objętych badaniem, przewożą ładunki będące przedmiotem handlu, np.: statki łowcze, przybrzeżne statki serwisowe (pomocnicze), holowniki, różnorodne (nie wymienione wcześniej) oraz dopuszczono możliwość wpisania hasła – nieznanne. Badaniem należy objąć zarówno te statki jak i przewożone przez nie ładunki i pasażerów.

Przykłady:

- rybackie statki łowcze i statki-przetwórnice ryb, jeżeli przewożone przez nie ryby są przedmiotem handlu (zostały sprzedane /kupione) lub jeżeli przewożą one inne towary, np. mrożone mięso,
- pogłębiarki, jeżeli przywieziony przez nie i wyładowany urobek jest przedmiotem handlu.

Badaniem nie są objęte:

- a) statki, które zakotwiczone są na redzie, bez załadowywania albo wyładowywania ładunków, jak również bez zakrętowania lub wyokrętowania pasażerów,
- b) rybackie statki łowcze i statki-przetwórnice ryb, statki wiertnicze i poszukiwawcze, holowniki, pchacze, statki czerpalne (pogłębiarki), statki naukowo-badawcze, wojenne i statki, które wykorzystywane są wyłącznie do celów niehandlowych,
- c) wewnątrzportowe, manipulacyjne przewozy statkiem, dokonywane na obszarze portu meldunkowego,
- d) załadowane na statek zapasy własne oraz bunkier.

INFORMACJE PORZĄDKOWE**Pkt 3 Numer ewidencyjny nowego lub korygowanego formularza:**

- w przypadku nowego formularza – kolejny numer formularza w roku sprawozdawczym dla danego sprawozdawcy,
- w przypadku korekty – numer ewidencyjny formularza korygowanego przez sprawozdawcę.

Pkt 4 Nazwa portu meldunkowego – polski port, do którego wszedł lub z którego wyszedł statek.**Dział 1. INFORMACJE O STATKU****Klasyfikacja statków objętych badaniem**

Kod	Typ statku	Kategoria statku
10	Do ładunków masowych ciekłych	Tankowiec - ropowiec Tankowiec - chemikaliowiec Tankowiec - gazowiec (do gazu ciekłego) Barka - tankowiec Pozostałe tankowce
20	Do ładunków masowych suchych	Ropomasowiec Masowiec
31	Kontenerowiec (oprócz ro-ro)	Pełnokontenerowiec
32	Specjalistyczny	Barkowiec Chemikaliowiec Statek do transportu materiałów radioaktywnych (Irradiated fuel) Bydłowiec (statek do przewozu żywego inwentarza) Pojazdowiec Pozostałe statki specjalistyczne
33	Drobnicowiec niespecialistyczny	Chłodniowiec Statek ro-ro pasażerski Statek ro-ro kontenerowy Statek ro-ro do przewozu innych ładunków tocznych Statek drobnicowo – pasażerski Statek drobnicowo – kontenerowy Statek jednopokładowy Statek wielopokładowy
34	Barka do ładunków suchych	Barka pokładowa Barka samowyladowcza (szalanda) Barka do przewozu w systemie <i>Lash- Seabee</i> Barka otwarta (odkryta) do ładunków suchych Barka kryta do ładunków suchych Pozostałe barki do ładunków suchych
35	Pasażerski (oprócz wycieczkowców)	Statek przeznaczony wyłącznie do przewozu pasażerów, łącznie ze statkami prowadzącymi jednodniowe lub krótsze rejsy turystyczne
36	Wycieczkowiec	Statek pasażerski przewożący pasażerów wyłącznie w celach turystycznych, posiadający kabiny dla wszystkich przewożonych pasażerów. Nie są wliczane statki dokonujące przewozów promowych oraz statki przewożące pasażerów w ramach jednodniowych wycieczek

Dział 2. INFORMACJE O RUCHU STATKU I PRZEWOZACH**Pkt 2 Łączna liczba wejść / wyjść ujętych w formularzu**

Określenie „wejście statku z ładunkiem” oznacza wejście statku z ładunkiem przeznaczonym do wyładowania w porcie meldunkowym lub / i z pasażerami kończącymi podróż w tym porcie. Analogicznie „wyjście statku z ładunkiem” oznacza wyjście statku z ładunkiem załadowanym w porcie meldunkowym lub / i z pasażerami, którzy rozpoczęli swoją podróż w tym porcie. Określenie „wejście / wyjście typu balast / balast” odnosi się do sytuacji, gdy zawinięcie statku nie jest związane z załadunkiem (ani z wyładunkiem) ładunków lub zaokrętowaniem (ani wyokrętowaniem) pasażerów, np.: statek wchodzi tylko po dostawie bunkru

i zapasów na potrzeby własne, w celu schronienia przy niesprzyjającej pogodzie, w przypadku awarii, w celu wysadzenia chorego na brzeg, w celach postojowych itp.

Osobny formularz powinien być sporządzony dla wejścia statku do portu meldunkowego, osobny - dla wyjścia.

W jednym formularzu łączna liczba wejść lub wyjść statku może być większa od 1 tylko dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej.

Dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej typu: balast / ładunek, ładunek / balast, ładunek / ładunek można podać dane zbiorcze za miesiąc kalendarzowy na osobnym formularzu dla wejść, osobnym dla wyjść statku. W dziale 2 wpisuje się wówczas odpowiednio zbiorcze dane dotyczące przewiezionych w tych podróżach ładunków oraz pasażerów.

Dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej typu: balast / balast należy wypełnić odrębne formularze.

Dla pojedynczych podróży należy wpisać „1” (odpowiednio w polu „z ładunkiem” lub „pod balastem”).

Pkt 3 Data wejścia / wyjścia

Przy podróżach cyklicznych żeglugi regularnej podać tylko miesiąc i rok.

Pkt 4 Pasażerowie kończący / rozpoczynający podróż w porcie meldunkowym

Dla pasażerów kończących podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku) należy podać port albo porty rozpoczęcia ich podróży danym statkiem. Dla pasażerów rozpoczynających podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wyjścia statku) należy podać przewidywany port albo porty zakończenia ich podróży tym statkiem.

Port meldunkowy może być portem rozpoczęcia i zakończenia podróży wyłącznie w przypadku rejsów okrężnych.

Za pasażerów uznaje się także kierowców samochodów ciężarowych i autokarów przewożonych statkami. Za pasażerów nie uznaje się obsługi statku. Nie należy uwzględniać pasażerów statków odwiedzających port w trakcie morskiej podróży wycieczkowej, tzn. pasażerów odwiedzających porty pośrednie między portem rozpoczęcia i zakończenia ich podróży statkiem. Zmiana jednego statku na drugi przez pasażera uważana jest za jego zaokrętowanie po wyokrętowaniu.

Jeżeli pasażerowie wyjeżdżają ze statku lub wjeżdżają na statek pojazdem (np. autokarem, samochodem osobowym) należy w punkcie 4 rubryce 4 podać dane dotyczące liczby pasażerów, natomiast w punkcie 5 w rubrykach 4 i 7 dane o używanych przez te osoby pojazdach.

Pkt 5 Wyładunek / załadunek w porcie meldunkowym

Dla ładunków wyładowanych w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku) należy podać port albo porty ich załadowania na dany statek. Dla ładunków załadowanych w porcie meldunkowym (dotyczy wyjścia statku) należy podać przewidywany port albo porty wyładowania tych ładunków.

Przemieszczanie ładunków z jednego statku morskiego na drugi uważane jest za załadunek po wyładunku.

Dla każdej przewożonej grupy ładunkowej należy podać:

w rubrykach 1 i 2:

nazwy portów i krajów, w których zostały załadowane ładunki wyładowywane w porcie meldunkowym (w przypadku wejścia statku) lub porty i kraje, w których zostaną wyładowane ładunki załadowane w porcie meldunkowym (w przypadku wyjścia statku).

w rubryce 4:

2-cyfrowy kod dla poszczególnych rodzajów grup ładunkowych (również w przypadku pustych jednostek ładunkowych) według tabeli **Grupy ładunkowe**. W tabeli tej dla poszczególnych grup ładunkowych symbolem „✓” zaznaczono, jak należy wypełnić rubryki 5, 6, 7, 8 w pkt 5 formularza.

w rubrykach 5, 6 i 7:

liczbę jednostek ładunkowych dla wszystkich ładunków zjednostkowanych, tzn. grup ładunkowych należących do kategorii 3, 5, 6 zgodnie z zasadą podaną w tabeli **Grupy ładunkowe**. Dla kategorii ładunkowych 1, 2 i 9 nie wypełnia się pól „Liczba jednostek ładunkowych”.

w rubryce 8:

wagę brutto towarów w tonach wliczając opakowanie, jednak bez ciężaru własnego jednostek ładunkowych (bez wagi kontenerów $\geq 20'$ i jednostek tocznych nie będących przedmiotem handlu).

Grupy ładunkowe

Kod kategorii i kategoria	Kod grupy ładunkowej	Opis	Liczba jednostek ładunkowych			Waga brutto
			z ładunkiem	pustych	ogółem	
1 Masowe ciekłe (niejednostkowe)	11	Gaz ciekły				✓
	12	Ropa naftowa				✓
	13	Produkty z ropy naftowej				✓
	19	Inne ciekłe ładunki masowe				✓
	1X	Nieznane masowe ciekłe				✓
2 Masowe suche (niejednostkowe)	21	Rudy i złom				✓
	22	Węgiel i koks				✓
	23	Produkty rolnicze (np. zboże, soja, tapioka)				✓
	29	Inne suche ładunki masowe				✓
	2X	Nieznane masowe suche				✓
3 Kontenery duże	31	Kontenery 20'	✓	✓	✓	✓ *
	32	Kontenery 40'	✓	✓	✓	✓ *
	33	Kontenery > 20' i < 40'	✓	✓	✓	✓ *
	34	Kontenery > 40'	✓	✓	✓	✓ *
	3X	Nieznane kontenery duże	✓	✓	✓	✓ *
5 Toczne samobieżne	51	Drogowe pojazdy ciężarowe z przyczepą lub bez przyczepy	✓	✓	✓	✓ *
	52	Samochody osobowe i motocykle z przyczepą lub bez przyczepy			✓	
	53	Autokary			✓	
	54	Samochody i inne pojazdy będące przedmiotem handlu			✓	✓
	56	Żywe zwierzęta kopytne			✓	✓
	59	Inne jednostki toczne samobieżne	✓	✓	✓	✓
	5X	Nieznane toczne samobieżne	✓	✓	✓	✓
6 Toczne niesamobieżne	61	Towarowe drogowe przyczepy / naczepy nie sprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem	✓	✓	✓	✓ *
	62	Przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe nie sprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem			✓	✓
	63	Wagony kolejowe towarowe	✓	✓	✓	✓ *
	64	Wagony kolejowe pasażerskie			✓	
	65	Rolltrailery** pokładowe	✓	✓	✓	✓ *
	66	Barki pokładowe*** (służące do transportu towarów)	✓	✓	✓	✓ *
	69	Inne jednostki toczne niesamobieżne	✓	✓	✓	✓
	6X	Nieznane toczne niesamobieżne	✓	✓	✓	✓
9 Pozostałe ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery <20')	91	Produkty leśne				✓
	92	Wyroby z żelaza i stali				✓
	99	Pozostałe ładunki drobnicowe				✓
	9X	Nieznane pozostałe ładunki drobnicowe				✓

* Waga brutto towaru łącznie z wagą opakowania, ale bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych).

** Rolltrailery pokładowe- przyczepy usprawniające załadunek na statek, służące do transportu towarów w systemie „od portu do portu”

*** Barki pokładowe – barki przewożone statkiem morskim.

Symbolem „✓” - oznaczono grupy ładunkowe, dla których należy wypełnić w dziale 2 w pkt 5 formularza odpowiednie rubryki 5 - 8.

Uwagi do tabeli **Grupy ładunkowe**

Zawsze podaje się "zewnątrzną" grupę ładunkową, np.: kontener na wagonie kolejowym powinien otrzymać kod **63**.

Wyjątek:

W przypadku kontenerów na rolltrailerach, jako grupę ładunkową wpisuje się kod kontenera (odpowiednio **31, 32, 33** albo **34**).

Do **ładunków tocznych** (samobieżnych lub niesamobieżnych - kategorie **5** i **6**) należy zaliczyć:

- pojazdy i jednostki ładunkowe, które są przewożone na jednostkach ro – ro,
- przyczepy i naczepy z samochodem ciężarowym lub ciągnikiem mają kod grupy ładunkowej **51**,
- pojazdy, które są przedmiotem handlu, mają kod grupy ładunkowej **54**,
- żywe zwierzęta kopytne np. krowy, konie, owce mają kod grupy ładunkowej **56**,
- przyczepy i naczepy **bez** samochodu ciężarowego lub ciągnika mają kod grupy ładunkowej **61**,
- pojazdy, które z reguły nie jeżdżą po drogach publicznych (np. pojazdy rolnicze lub przemysłowe) mają kod grupy ładunkowej **62**,
- barki, które jako jednostki ładunkowe są transportowane przez statek morski – mają kod grupy ładunkowej **66**.

Pojazdy i żywe zwierzęta, przeladowane w systemie lo-lo zaliczane są do grupy ładunkowej o kodzie **99**.

W przypadku używania pojazdów (nie będących przedmiotem handlu) do przewozu osób, wpisuje się tylko **kod grupy ładunkowej** (w zależności od rodzaju pojazdu), liczbę jednostek ładunkowych ogółem, a w dziale 2 w punkcie 4 należy uzupełnić tabelkę dotyczącą pasażerów.

Kategoria 9 obejmuje ładunki drobnicowe nie opakowane, w opakowaniu konwencjonalnym lub w kontenerach < 20' (bez drobnicy w kontenerach 20' lub większych i bez drobnicy na jednostkach ro-ro).

Grupa ładunkowa „**Produkty leśne**“ zawiera zarówno nieprzetworzone jak i przetworzone produkty przemysłu drzewnego, tj. logi (pnie, kloce), tarcicę, pulpę papierową i makulaturę oraz produkty papierowe. Przewożone są one najczęściej jako ładunki cało-statkowe lub wypełniające całą ładownię, pakowane są w duże unosi (jednostki), które umożliwiają bardziej specjalistyczną obsługę i składowanie niż drobnica konwencjonalna w różnych opakowaniach.