

1452

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 3 sierpnia 2005 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie²⁾

Na podstawie art. 29 ust.1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają szczególne warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwane dalej „statkami”, w tym szczególne warunki zarządzania bezpieczną eksploatacją statków.

§ 2. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej;
- 2) statków sportowych;
- 3) statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich, z wyłączeniem statków, o których mowa w rozdziale 3;
- 4) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru statków morskich;
- 5) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udają-

cych się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;

6) doków pływających.

2. Warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi dla jednostek pływających Straży Granicznej określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących technicznego i pozatechnicznego bezpieczeństwa żeglugi jednostek pływających Straży Granicznej (Dz. U. Nr 108, poz. 956).

§ 3. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, a w szczególności Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319), wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016 i 1017), zwana dalej „Konwencją SOLAS”, oraz przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie — oznacza to ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) 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;
- 3) pasażerskiej żegludze krajowej — oznacza to żeglugę na wodach morskich, uprawianą przez statki pasażerskie klasy A, B, C lub D między portami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) żegludze krajowej — oznacza to żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) żegludze ostoniętej — oznacza to żeglugę na akwenie Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Wiślanego oraz po części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk;
- 6) żegludze portowej — oznacza to żeglugę w obrębie portów, łącznie z Róstką Odrzańską, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torwą nr 4 na Kanale Piastowskim i Zalewie Kamieńskim;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia:

- dyrektywy Rady 1998/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie przepisów i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 144 z 15.05.1998, str. 1, Dz. Urz. WE L 98 z 15.04.2002, str. 1, Dz. Urz. WE L 324 z 29.11.2002, str. 53, Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 18, Dz. Urz. UE L 190 z 30.07.2003, str. 6);
- dyrektywy Rady 2003/25/UE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności promów typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 22);
- dyrektywy Rady 1997/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 m i większej (Dz. Urz. WE L 034 z 09.02.1998, str. 1, Dz. Urz. WE L 083 z 27.03.1999, str. 48, Dz. Urz. WE L 112 z 27.04.2002, str. 21).

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, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298.

- 7) żegludze międzynarodowej — oznacza to żeglugę na akwenach innych niż wymienione w pkt 3—6;
- 8) żegludze regularnej — oznacza to żeglugę między co najmniej dwoma tymi samymi portami, uprawianą zgodnie z opublikowanym rozkładem lub składającą się z ciągu podróży następujących z określoną regularnością;
- 9) pasażerze — oznacza to każdą osobę, z wyjątkiem:
 - a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb,
 - b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;
- 10) osobie o ograniczonych możliwościach poruszania się — oznacza to każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, włączając osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;
- 11) statku pasażerskim — oznacza to statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;
- 12) promie pasażerskim typu ro-ro — oznacza to statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;
- 13) szybkim statku pasażerskim — oznacza to statek określony w prawie 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów; szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m³, a maksymalna prędkość jest niższa niż 20 węzłów;
- 14) nowym statku — oznacza to statek, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych — w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 15) nowym promie pasażerskim typu ro-ro — oznacza to prom pasażerski typu ro-ro, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 października 2004 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych — w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 16) istniejącym statku — oznacza to każdy statek, który nie jest nowym statkiem;
- 17) istniejącym promie pasażerskim typu ro-ro — oznacza to każdy prom pasażerski typu ro-ro, który nie jest nowym promem pasażerskim typu ro-ro;
- 18) wieku statku — oznacza to wiek statku w latach, liczony od daty jego przekazania armatorowi po ukończeniu budowy;
- 19) pełnym pokładzie — oznacza to pokład zamknięty, wystawiony na działanie warunków pogodowych, posiadający zamontowane na stałe zamknięcia wszystkich otworów w części wystawionej na działanie tych warunków i poniżej którego wszystkie otwory w burtach są wyposażone w zamontowane na stałe zamknięcia, odporne co najmniej na działanie tych warunków; pełny pokład może być pokładem wodoszczelnym lub mieć konstrukcję równoważną, polegającą na tym, że pokład niewodoszczelny jest w całości ostionięty odporną na działanie warunków pogodowych konstrukcją o odpowiedniej wytrzymałości, a także wyposażony jest w zamontowany na stałe system zamknięć odpornych na działanie tych warunków;
- 20) uszkodzonym pokładzie ro-ro — oznacza to uszkodzony przedział ładunkowy typu ro-ro lub specjalny przedział ładunkowy, o którym mowa w prawie II-2/3 Konwencji SOLAS;
- 21) wolnej burcie po uszkodzeniu — oznacza to najmniejszą odległość między uszkodzonym pokładem ro-ro a końcową wodnicą pływania w miejscu uszkodzenia w rozpatrywanym przypadku awarii, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro;
- 22) znaczącej wysokości fali — oznacza to średnią wysokość najwyższej 1/3 wysokości fal zaobserwowanych w ciągu danego okresu na danym obszarze;
- 23) miejscu schronienia — oznacza to każdy naturalnie lub sztucznie ostionięty obszar, który może być wykorzystany jako schronienie przez statek znajdujący się w okolicznościach mogących stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa;
- 24) szczególnych wymogach stateczności — oznacza to szczególne wymagania dotyczące stateczności promu pasażerskiego typu ro-ro, określone w załączniku do rozporządzenia;
- 25) uznanej instytucji klasyfikacyjnej — oznacza to instytucję klasyfikacyjną uznaną zgodnie z przepisami ustawy;
- 26) przepisach IMO — oznacza to ogłoszone przepisy i zalecenia ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), wiążące Rzeczpospolitą Polską zgodnie z Konwencją SOLAS;
- 27) Kodeksie jednostek szybkich — oznacza to Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w rozdziale X Konwencji SOLAS;

28) Konwencji o liniach ładunkowych — oznacza to Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282).

Rozdział 2

Wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu

§ 5. Niezależnie od spełnienia wymagań co do technicznego stanu bezpieczeństwa statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli spełnia także inne wymagania bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, dotyczące w szczególności:

- 1) wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe;
- 2) obsady łodzi i tratw ratunkowych;
- 3) wyposażenia w środki sygnałowe, nawigacyjne i radiowe;
- 4) urządzeń do podejmowania pilota;
- 5) alarmów i ćwiczeń;
- 6) ochrony przeciwpożarowej;
- 7) zarządzania bezpieczną eksploatacją statku w podróży morskiej.

§ 6. 1. W zakresie, o którym mowa w § 5 pkt 1, statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, powinny być wyposażone w:

- 1) łodzie ratunkowe;
- 2) łodzie ratownicze;
- 3) tratwy ratunkowe;
- 4) koła ratunkowe;
- 5) pasy ratunkowe;
- 6) kombinezony ratunkowe i ochronne;
- 7) środki indywidualnej ochrony cieplnej;
- 8) inne środki i urządzenia ratunkowe.

2. Ilość i rodzaj środków oraz urządzeń ratunkowych, ich rozmieszczenie, sposób instalowania i wyposażenie określają przepisy IMO.

§ 7. 1. Dla statków innych niż wymienione w § 6 ust. 1 ustala się następujące kategorie pod względem wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe:

- 1) kategoria A1 — statki pasażerskie odbywające podróżę w żegludze krajowej;
- 2) kategoria A2 — statki pasażerskie odbywające podróżę w żegludze ośnietej;
- 3) kategoria A3 — statki pasażerskie uprawiające żeglugę portową;

4) kategoria B — statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500;

5) kategoria C1 — statki rybackie o długości większej od 75 m, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;

6) kategoria C2 — statki rybackie o długości 75 m i mniejszej, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;

7) kategoria D — statki specjalistyczne o pojemności brutto poniżej 500.

2. Liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków, o których mowa w ust. 1, określają dyrektorzy właściwych terytorialnie urzędów morskich, z zastrzeżeniem ust. 3. Dyrektorzy urzędów morskich określają ponadto rodzaj przedmiotów stanowiących wyposażenie środków ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków.

3. Rodzaje i liczby urządzeń i środków dla statków pasażerskich (w tym dla szybkich statków pasażerskich) oraz dla statków rybackich o długości 24 m i większej dyrektorzy urzędów morskich określają zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS i przepisami IMO, z uwzględnieniem § 29 i 30.

4. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnione jest od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247 i 248).

§ 8. Znajdujące się na statku środki i urządzenia ratunkowe oraz przedmioty stanowiące ich wyposażenie powinny być utrzymywane w należyтым stanie technicznym i w stałej gotowości do użycia w razie nagłej potrzeby, zarówno przed rozpoczęciem żeglugi, jak i przez cały czas trwania podróży morskiej.

§ 9. W składzie załogi każdego statku powinna znajdować się określona liczba osób posiadających kwalifikacje do kierowania oraz obsługi łodzi i tratw ratunkowych, potwierdzone świadectwem ratownika wydanym przez dyrektora urzędu morskiego zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 25 pkt 1 i 3 ustawy.

§ 10. 1. Wymagana minimalna liczba osób posiadających kwalifikacje, o których mowa w § 9, dla każdej znajdującej się na statku łodzi ratunkowej wynosi:

- 1) 2 — w przypadku łodzi o nośności do 40 osób;
- 2) 3 — w przypadku łodzi o nośności od 41 do 61 osób;
- 3) 4 — w przypadku łodzi o nośności od 62 do 85 osób;
- 4) 5 — w przypadku łodzi o nośności powyżej 85 osób.

2. Dla każdej łodzi ratunkowej powinien być wyznaczony kierownik łodzi i jego zastępca. Kierownictwo łodzi ratunkowej powinno być powierzone osobie posiadającej kwalifikacje, o których mowa w § 9.

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

§ 11. 1. Do obsługi każdej tratwy ratunkowej kapitan statku wyznacza co najmniej jednego członka załogi posiadającego kwalifikacje, o których mowa w § 9. W razie wyznaczenia do obsługi tratwy ratunkowej więcej niż jednego członka załogi kapitan wyznacza kierownika tratwy.

2. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie charakter podróży, liczbę osób na statku oraz rodzaj statku, może zezwolić na wyznaczenie na kierowników tratw ratunkowych zamiast osób o kwalifikacjach, o których mowa w § 9, osoby posiadające przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

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

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

§ 13. 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) radiopławę awaryjną;
- 6) radiotelefon VHF;
- 7) stację radiotelefoniczną;
- 8) latarnie sygnałowo-pozycyjne;
- 9) dzwon, gong i przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych;
- 10) komplet znaków dziennych;
- 11) inne urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS i innych umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS, powinien:

- 1) przestrzegać obowiązujących tras żeglugowych;

- 2) stosować się do informacji przekazywanych przez służbę patrolu lodowego, prowadzonego w rejonie Wielkiej Ławicy Nowofunlandzkiej;

- 3) przekazywać informacje wymagane przez uznane systemy zgłaszania statków oraz uczestniczyć w obowiązujących systemach kontroli ruchu statków (VTS);

- 4) posiadać niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi oraz ustalony język roboczy odnoszony w dzienniku okrętowym;

- 5) zapewniać szybkie przejście na ręczne sterowanie; urządzenia sterowe powinny być sprawdzone przez załogę przed wyjściem statku w morze; minimum raz na trzy miesiące powinny być przeprowadzone ćwiczenia w zakresie awaryjnego sterowania;

- 6) przekazywać odpowiedni zakres informacji o zagrożeniach nawigacyjnych statkom znajdującym się w pobliżu i kompetentnym władzom oraz udzielać niezbędnej pomocy w sytuacjach zagrożenia życia na morzu;

- 7) mieć odpowiedni plan podróży uwzględniający stosowanie się do obowiązujących tras żeglugowych oraz analizę zagrożeń nawigacyjnych i warunków pogodowych;

- 8) prowadzić radiową służbę nastuchu zgodnie z umowami międzynarodowymi;

- 9) spełniać przepisy bezpiecznej żeglugi zawarte w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).

3. Znajdujące się na statku środki sygnałowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe, sposób ich zainstalowania i rozmieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym w przepisach technicznych uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

4. Środki do radiowej łączności dwukierunkowej oraz transpondery radarowe stanowiące wyposażenie jednostek ratunkowych powinny być przechowywane na statku w dobrym stanie technicznym i w gotowości do umieszczenia w środkach ratunkowych.

§ 14. 1. Statki o pojemności brutto poniżej 200 powinny być wyposażone w reflektory radarowe. Wymagania w zakresie budowy i instalowania reflektorów radarowych na statkach określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Dyrektor urzędu morskiego może polecić zainstalowanie reflektorów radarowych na statkach o pojemności brutto 200 i powyżej, jeżeli uzna to za konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 15. 1. Statki powinny być wyposażone w niezbędne do prowadzenia nawigacji aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów między-

narodowych i przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu.

2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określają dyrektorzy urzędów morskich.

3. Instrukcja mocowania ładunku powinna być zatwierdzona przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

§ 16. 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 SOLAS.

2. Zgodność budowy urządzeń do podejmowania pilota z wymaganiami Konwencji SOLAS potwierdza uznana instytucja klasyfikacyjna.

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

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

§ 17. 1. Na statkach obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm ogólny;
- 2) alarm pożarowy.

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

- 1) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (.....—), kilkakrotnie powtórzonych;
- 2) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (..—), kilkakrotnie powtórzone.

3. Kapitan, za pomocą rozgłośni statkowej lub innych środków łączności wewnętrznej, po sygnale alarmu ogólnego może podać informację dotyczącą rodzaju zagrożenia.

4. Polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego i może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (—). Kapitan przez rozgłośnię statkową lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić statek.

5. Na każdym statku powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy, opracowany zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

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

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

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

2. Alarmy ćwiczebne i próbne ogłasza się po uprzednim zawiadomieniu pasażerów lub załogi o terminie ich przeprowadzenia.

3. Ćwiczebne alarmy pożarowe i ogólne powinny być przeprowadzane zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, z tym że:

- 1) na statkach pasażerskich i towarowych odbywających podróże międzynarodowe — w terminach i na zasadach zgodnych z postanowieniami Konwencji SOLAS;
- 2) na statkach w żegludze portowej, ostoniętej i przybrzeżnej — zgodnie z instrukcją w sprawie alarmów, opracowaną przez armatora na podstawie wytycznych dyrektora urzędu morskiego;
- 3) na pozostałych statkach — w odstępach nieprzekraczających jednego miesiąca oraz każdorazowo, jeżeli skład załogi uległ zmianie w ponad 25 %;
- 4) na wszystkich statkach — w porze nocnej, w odstępach nieprzekraczających 3 miesięcy.

4. Tematem ćwiczeń przeprowadzanych w ramach ćwiczebnych alarmów ogólnych powinny być co najmniej raz na 3 miesiące także pozostałe zagrożenia statku, zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w tym zakresie.

§ 19. 1. Szczegółowe instrukcje alarmowe dla poszczególnych statków oraz rozkłady alarmowe dla statków pasażerskich opracowują armatorzy na podstawie wytycznych wydanych przez dyrektorów urzędów morskich.

2. Liczbę i rodzaj sprzętu awaryjnego do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem określają dyrektorzy urzędów morskich.

§ 20. 1. Sprzęt gaśniczy stanowiący wyposażenie statków powinien odpowiadać przepisom technicznym uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Konstrukcje zabezpieczenia przeciwpożarowego statków oraz ich wyposażenie w stałe urządzenia i instalacje gaśnicze określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

§ 21. 1. Rodzaj, liczbę i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego na statku ustala dyrektor urzędu morskiego przy zatwierdzaniu planu ochrony przeciwpożarowej.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być:

- 1) sporządzony w języku polskim — na statkach w żegludze krajowej;
- 2) 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 SOLAS jako plan dla jednostek ochrony przeciwpożarowej; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków w żegludze krajowej.

3. Plan ochrony przeciwpożarowej opracowuje armator według wytycznych dyrektora urzędu morskigo.

§ 22. 1. Sprzęt gaśniczy powinien być:

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

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

3. Sprzęt gaśniczy na statku podlega okresowej kontroli przez upoważniony serwis, co najmniej raz w roku.

§ 23. 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.

§ 24. 1. Statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, oraz armatorzy tych statków powinni spełniać wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, wynikające z postanowień Konwencji SOLAS i Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS.

2. Przeglądy w zakresie spełnienia przez statek i armatora wymagań, o których mowa w ust. 1, są dokonywane przez organ inspekcyjny na zlecenie armatora.

§ 25. Wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, o których mowa w § 24 ust. 1, obowiązują:

- 1) w odniesieniu do statków pasażerskich oraz zbiornikowców do przewozu cieczy palnych, chemikaliowców, gazowców, masowców i innych statków towarowych uznanych przez Konwencję SOLAS za szybkie statki towarowe, o pojemności brutto 500 i powyżej;

- 2) w odniesieniu do pozostałych statków towarowych i ruchomych jednostek wiertniczych o pojemności brutto 500 i powyżej.

Rozdział 3

Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej

§ 26. 1. Niezależnie od bandery statków uprawiających pasażerską żeglugę krajową przepisy niniejszego rozdziału, z zastrzeżeniem ust. 2, stosuje się do:

- 1) nowych statków pasażerskich;
- 2) istniejących statków pasażerskich o długości co najmniej 24 m;
- 3) szybkich statków pasażerskich.

2. Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do:

- 1) statków pasażerskich, które:
 - a) nie posiadają napędu mechanicznego,
 - b) są zbudowane z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i których nie dotyczą wymagania dotyczące szybkich statków pasażerskich, określone w Kodeksie jednostek szybkich, lub dotyczące jednostek dynamicznie unoszonych, określone przepisami IMO,
 - c) są statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
 - d) są oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi lub pojedynczymi replikami tych statków, zaprojektowanymi przed 1965 r., w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych,
 - e) są jachtami rekreacyjnymi, o ile nie przewożą — nie licząc załogi — w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów, lub
 - f) uprawiają wyłącznie żeglugę portową;

2) szybkich statków pasażerskich, które:

- a) są jednostkami rekreacyjnymi, o ile nie przewożą — nie licząc załogi — w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów, lub
- b) uprawiają wyłącznie żeglugę portową.

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

- 1) klasa A — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D;
- 2) klasa B — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- 3) klasa C — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się

nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 2,5 m jest niższe od 10 % w ciągu:

- a) jednego roku — w przypadku eksploatacji całorocznej lub
 - b) określonej i ograniczonej części roku — w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- 4) klasa D — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 3 mile morskie od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze od 10 %, w ciągu:
- a) jednego roku — w przypadku eksploatacji całorocznej lub
 - b) określonej i ograniczonej części roku — w przypadku eksploatacji w tym okresie.

2. Dla szybkich statków pasażerskich obowiązują kategorie określone w rozdziale 1 Kodeksu jednostek szybkich.

§ 28. Dla nowych i istniejących statków pasażerskich klasy A, B, C i D:

- 1) konstrukcja oraz utrzymanie kadłuba, silników głównych i pomocniczych, urządzeń elektrycznych i automatycznych powinny spełniać wymagania techniczne określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną;
- 2) stosuje się wymagania dotyczące wyposażenia nawigacyjnego, radiokomunikacji, bezpieczeństwa żeglugi i przewozu ładunku, określone w rozdziale IV, V i VI Konwencji SOLAS.

§ 29. 1. W zakresie bezpieczeństwa nowe statki pasażerskie powinny być wyposażone w pełny pokład, a ponadto nowe statki pasażerskie:

- 1) klasy A — powinny, z zastrzeżeniem ust. 2, spełniać wymagania:
 - a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz
 - b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych — określone w załączniku I do dyrektywy Rady 1998/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 144 z 15.05.1998, str. 1, Dz. Urz. WE L 98 z 15.04.2002, str. 1, Dz. Urz. WE L 324 z 29.11.2002, str. 53, Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 190 z 30.07.2003, str. 6), zwanej dalej „dyrektywą 1998/18/WE”;

2) klas B, C i D — powinny spełniać wymagania:

- a) określone w niniejszym rozdziale oraz
- b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych — określone w załączniku I do dyrektywy 1998/18/WE;

3) o długości co najmniej 24 m powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania określone w Konwencji o liniach ładunkowych, a statki o długości mniejszej od 24 m powinny spełniać wymogi odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonemu w tej konwencji.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 1998/18/WE.

3. Nowe statki pasażerskie klasy D o długości co najmniej 24 m zwolnione są z wymagań dotyczących minimalnej wysokości dziobu.

§ 30. 1. Z uwzględnieniem terminów określonych w § 40, istniejące statki pasażerskie:

- 1) klasy A — powinny, z zastrzeżeniem ust. 2, spełniać wymagania:
 - a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz
 - b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych — określone w załączniku I do dyrektywy 1998/18/WE;
- 2) klasy B — powinny spełniać wymagania dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych — określone w załączniku I do dyrektywy 1998/18/WE;
- 3) klas C i D — powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania:
 - a) określone w rozdziale III załącznika I do dyrektywy 1998/18/WE, dotyczące środków ratunkowych, oraz
 - b) określone przepisami państwa bandery, odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonemu przepisami rozdziałów II-1 i II-2 załącznika I do dyrektywy 1998/18/WE, dotyczącymi konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, z uwzględnieniem szczególnych warunków eksploatacji

w obszarach pasażerskiej żeglugi krajowej, po których mogą pływać statki klas C i D — w zakresie nieobjętym przez wymagania określone w tym załączniku.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 1998/18/WE.

3. Przed podjęciem działalności przez statki, o których mowa w ust. 1 pkt 3, właściwy organ administracji państwa bandery powinien uzyskać zgodę właściwego organu administracji morskiej na zastosowanie przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b. W przypadku gdy właściwy organ administracji morskiej uzna stosowanie takich przepisów za niezasadne, powiadamia o tym właściwy organ Komisji Europejskiej.

4. Istotne naprawy, zmiany i modyfikacje, jak również zainstalowane w ich ramach wyposażenie, powinny spełniać wymagania dla nowych statków, określone w § 29 ust. 1 pkt 1 i 2. Za zmiany istotne nie uważa się zmian, których wyłącznym celem jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.

§ 31. Konstrukcja i utrzymanie szybkich statków pasażerskich oraz ich wyposażenie powinny spełniać wymagania określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną, z zastrzeżeniem § 41.

§ 32. 1. Armatorzy uprawiający pasażerską żeglugę krajową, po zasięgnięciu opinii organizacji reprezentujących osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, powinni umożliwić osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się bezpieczny dostęp do wszystkich statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz do szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później.

2. O ile jest to możliwe, środki podejmowane w celu, o którym mowa w ust. 1, powinny obejmować:

- 1) konstrukcję i wyposażenie statku umożliwiające osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się łatwe i bezpieczne wejście na statek i zejście z niego oraz swobodny dostęp do międzypokładów;
- 2) rozmieszczenie w odpowiednich miejscach oznakowania widocznego i czytelnego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym także dla osób z zaburzeniami narządów zmysłów;
- 3) środki słownego i wzrokowego przekazywania osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się komunikatów, takich jak ogłoszenia o opóźnieniach, zmianach w rozkładzie czy usługach pokładowych;
- 4) takie rozmieszczenie systemów i przycisków alarmowych, by były zauważalne i dostępne dla osób

o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym także dla osób z zaburzeniami narządu wzroku i zaburzeniami pamięci;

5) takie rozmieszczenie korytarzy, przejść, drzwi i poręczy, które umożliwi przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich, oraz taką konstrukcję wind, pokładów samochodowych, poczekalni pasażerskich, pomieszczeń mieszkalnych i toalet, by były dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

3. W przypadku statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r., środki wymienione w ust. 2 powinny być stosowane, o ile jest to uzasadnione i możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych.

Rozdział 4

Szczególne wymogi stateczności promów pasażerskich typu ro-ro

§ 33. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do promów pasażerskich typu ro-ro, bez względu na ich banderę, w żegludze regularnej uprawianej pomiędzy portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa lub odwrotnie.

§ 34. 1. Nie naruszając wymogów prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS, dotyczących podziału wodoszczelnego i stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, promy pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w § 33, powinny spełniać szczególne wymogi stateczności, z zastrzeżeniem § 42.

2. Inne wymagania prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS nie muszą być spełnione, jeżeli spełnione są szczególne wymogi stateczności.

3. Spełnienie wymogów prawidła, o którym mowa w ust. 1, przez prom pasażerski typu ro-ro pływający wyłącznie na obszarach, w których znacząca wysokość fal nie przekracza 1,5 m, uznaje się za zgodne ze szczególnymi wymogami stateczności.

4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może uznać wyniki próby modelowej, przeprowadzonej dla danego statku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku I do dyrektywy Rady 2003/25/UE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności promów typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22), poświadczające, że statek nie przewróci się, doznając szkody określonej w prawidło II-1/B/8.4 Konwencji SOLAS, w najmniej korzystnym miejscu uszkodzenia, w warunkach, o których mowa w pkt 1 załącznika do rozporządzenia, oraz w warunkach nieregularnego falowania. Uznanie wyników próby modelowej zastępuje obliczenia dokonywane zgodnie z pkt 2 i 4 załącznika do rozporządzenia określającego szczególne wymogi stateczności.

5. O ile to możliwe i zgodne z przeznaczeniem statku, szczególne wymogi stateczności stosuje się, używając wytycznych określonych w załączniku II do dyrektywy Rady 2003/25/UE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności promów typu ro-ro.

§ 35. Do wyznaczenia poziomu wody na pokładzie samochodowym promów pasażerskich typu ro-ro stosuje się szczególne wymogi stateczności, stosując w tym celu wartości znaczącej wysokości fali, które w ciągu roku nie zostają przekroczone z prawdopodobieństwem większym niż 10 %.

§ 36. Jeżeli trasa podróży statku przebiega przez więcej niż jeden wyznaczony zgodnie z odrębnymi przepisami obszar, po którym pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, statek musi spełniać szczególne wymogi stateczności odpowiadające najwyższym wartościom znaczącej wysokości fali, określonym dla tych obszarów.

§ 37. 1. Wszystkie istniejące i nowe promy pasażerskie typu ro-ro powinny posiadać świadectwo potwierdzające zgodność ze szczególnymi wymogami stateczności.

2. Świadectwo pozostaje ważne tak długo, jak długo statek pływa w obszarze o tej samej lub niższej wartości znaczącej wysokości fali określonej w tym świadectwie.

§ 38. 1. Armator uprawiający całoroczną regularną żeglugę pasażerską, zamierzający wprowadzić do eksploatacji prom pasażerski typu ro-ro, realizujący tę żeglugę w krótszym okresie czasu, najpóźniej w terminie jednego miesiąca przed rozpoczęciem żeglugi pisemnie powiadamia o tym dyrektora właściwego urzędu morskiego.

2. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności, w celu zagwarantowania ciągłości usług konieczne jest niezwłoczne zastąpienie promu pasażerskiego typu ro-ro, zastosowanie mają przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy.

3. Armator zamierzający uprawiać sezonową regularną żeglugę pasażerską w okresie nieprzekraczającym sześciu miesięcy powiadamia właściwego dyrektora urzędu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej najpóźniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem takiej żeglugi.

4. W przypadku gdy działalność, o której mowa w ust. 1, uprawiana jest na obszarach o niższej znaczącej wysokości fali niż określone dla tego obszaru, stosując szczególne wymogi stateczności w celu wyznaczenia poziomu wysokości wody na pokładzie, można użyć wartości znaczącej wysokości fali, mającej zastosowanie do takiego krótszego terminu. Wartość ta powinna zostać uzgodniona z państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stro-

nami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, położonymi na końcach trasy statku, a gdy jest to uzasadnione i możliwe — także z państwami trzecimi.

§ 39. 1. Przepisy § 34 oraz § 37 i 38 stosuje się do promów pasażerskich typu ro-ro w pasażerskiej żegludzie krajowej:

- 1) klas A, B i C, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później;
- 2) klas A i B, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r. od dnia 1 października 2010 r., z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Promy pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 1 pkt 2, są zwolnione z wymagań określonych w § 34 oraz § 37 i 38, w przypadku gdy zostaną wycofane z eksploatacji do dnia 1 października 2010 r. lub w terminie późniejszym, do osiągnięcia wieku 30 lat, jednak nie później niż w dniu 1 października 2015 r.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 40. Przepisy § 30 ust. 1 pkt 1, o ile Konwencja SOLAS nie wyznacza terminów wcześniejszych, oraz przepisy § 30 ust. 1 pkt 2 i 3, o ile załącznik I do dyrektywy 1998/18/WE nie wyznacza terminów wcześniejszych, stosuje się do statku, którego stępka została położona lub który znajdował się na podobnym etapie budowy:

- 1) przed dniem 1 stycznia 1940 r. — od dnia 1 lipca 2006 r.;
- 2) nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1940 r., ale nie później niż przed dniem 30 grudnia 1962 r. — od dnia 1 lipca 2007 r.;
- 3) nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1963 r., ale nie później niż przed dniem 30 grudnia 1974 r. — od dnia 1 lipca 2008 r.;
- 4) nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1975 r., ale nie później niż przed dniem 30 grudnia 1984 r. — od dnia 1 lipca 2009 r.;
- 5) nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1985 r., ale nie później niż przed dniem 30 czerwca 1998 r. — od dnia 1 lipca 2010 r.

§ 41. Szybkie statki pasażerskie:

- 1) zbudowane lub poddane znaczącym naprawom, zmianom lub modyfikacjom w dniu 1 stycznia 1996 r. lub później powinny spełniać wymogi prawidła X/3 Konwencji SOLAS, chyba że:
 - a) ich stępkę położono lub jednostka znajdowała się na podobnym etapie budowy nie później niż w dniu 4 czerwca 1998 r.,
 - b) ich dostawa oraz oddanie do eksploatacji nastąpiło w ciągu sześciu miesięcy od tej daty oraz

- c) w całości spełniają wymagania przepisów dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
- 2) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i spełniające wymogi określone w Kodeksie jednostek szybkich kontynuują działalność żeglugową na podstawie przepisów tego kodeksu;
- 3) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i niepełniające wymogów określonych w Kodeksie jednostek szybkich nie mogą uprawiać pasażerskiej żeglugi krajowej, chyba że uprawiały taką żeglugę w dniu 4 czerwca 1998 r.; w takim przypadku jednostki te mogą uzyskać zezwolenie na kontynuowanie takich podróży i powinny spełniać wymagania dotyczące jednostek dynamicznie unoszonych, określone przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

§ 42. 1. Istniejące promy pasażerskie typu ro-ro, z wyjątkiem promów wymienionych w § 34 ust. 3, po-

winny spełniać szczególne wymogi stateczności promów pasażerskich typu ro-ro nie później niż w dniu 1 października 2010 r.

2. Istniejące promy pasażerskie typu ro-ro, które w dniu 17 maja 2003 r. spełniały wymogi prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS, dotyczącego podziału wodoszczelnego oraz stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, powinny spełniać wymogi, o których mowa w ust. 1, nie później niż w dniu 1 października 2015 r.

§ 43. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie szczególnych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 222, poz. 1867 oraz z 2004 r. Nr 142, poz. 1502).

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

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. (poz. 1452)

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE STATECZNOŚCI PROMÓW PASAŻERSKICH TYPU RO-RO

- 1) Uwzględniając efekt oddziaływania hipotetycznej ilości wody morskiej, która w wyniku uszkodzenia może zgromadzić się na pierwszym pokładzie powyżej wodnicy konstrukcyjnej w pomieszczeniach ładunkowych ro-ro lub w pomieszczeniach kategorii specjalnej, określonych w prawidło II-2/3 Konwencji SOLAS, zwanym dalej „uszkodzonym pokładem ro-ro”, przy przyjęciu, że pokład ten jest uszkodzony, powinny zostać spełnione postanowienia prawidła II-1/B/8.2.3 Konwencji SOLAS.
- 2) Przyjętą ilość wody, o której mowa w pkt 1, określa się na podstawie ustalonej wysokości powierzchni wody:
- a) powyżej najniższego punktu krawędzi pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro lub
- b) jeżeli krawędź pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro znajduje się pod wodą — powyżej wodnicy pływania dla wszystkich kątów przechyłu i wartości przegłębienia, wyznaczonej w sposób następujący:
- 0,5 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_s) wynosi co najwyżej 0,3 m,
 - 0,0 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_s) wynosi co najmniej 2,0 m,
 - wartości pośrednie, wyznaczone za pomocą interpolacji liniowej, jeżeli pozostała wolna burta po uszkodzeniu (f_s) mieści się w przedziale 0,3—2,0 m.
- 3) Jeżeli statek wyposażony jest w wysoce wydajną instalację odwadniającą, do obliczeń ilości wody,

o której mowa w pkt 1, dopuszcza się przyjęcie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 2.

4) W przypadku obliczeń dokonywanych dla statków uprawiających żeglugę w określonych i ograniczonych rejonach eksploatacji dopuszcza się użycie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 2, zastępując ją:

a) wartością 0,0 m, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego rejonu, wynosi co najwyżej 1,5 m,

b) wartością ustaloną zgodnie z pkt 2, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego rejonu, wynosi co najmniej 4,0 m,

c) wartościami pośrednimi wyznaczonymi w drodze interpolacji liniowej, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego obszaru, mieści się w przedziale 1,5—4,0 m,

pod warunkiem, że:

— właściwy organ administracji państwa bandery statku uznał, że wartość znaczącej wysokości fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, nie jest przekraczana z prawdopodobieństwem większym niż 10 %, oraz

— rejon eksploatacji statku oraz — jeśli ma to zastosowanie — część roku, dla której określono znaczącą wysokość fali (h_s), są uwiarygodnione w dokumentach bezpieczeństwa statku.

- 5) W celu szacunkowej oceny efektu działania wody, o której mowa w pkt 1, stosuje się następujące wymagania:
- a) gródz poprzeczną lub wzdłużną uważa się za nienaruszoną, jeśli wszystkie jej elementy znajdują się pomiędzy pionowymi powierzchniami położonymi z każdej burty statku, w odległości od zewnętrznego poszycia kadłuba równej $1/5$ szerokości statku, określonej zgodnie z prawidłem II-1/2 Konwencji SOLAS; odległość tę mierzy się prostopadłe do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej,
 - b) w przypadku gdy kadłub został częściowo poszerzony w celu spełnienia szczególnych wymogów stateczności, stosuje się zwiększoną wartość $1/5$ szerokości statku, przy czym nie powinna ona wpływać na położenie przejść grodziowych, instalacji rurociągów i innych elementów, które zostało zaakceptowane przed tym poszerzeniem,
 - c) szczelność grodzi poprzecznych lub wzdłużnych, uznanych za skuteczne przy ograniczeniu ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, powinna odpowiadać wydajności instalacji zęzowej statku i powinna wytrzymać ciśnienie hydrostatyczne, jakie może wystąpić w stanach awaryjnych statku. Wysokość takich grodzi powinna wynosić co najmniej 2,2 m, jednak w przypadku statku z pokładami podwieszanymi minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż wartość wysokości do dolnej krawędzi podwieszonego pokładu w położeniu opuszczonym,
 - d) w przypadkach urządzeń specjalnych, takich jak np. podwieszane pokłady o pełnej szerokości i szerokie szyby burtowe, na podstawie szczegółowych badań modelowych mogą zostać zaakceptowane inne wysokości grodzi,
 - e) skutki oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro nie muszą być uwzględniane dla przedziałów, które posiadają z każdej strony pokładu furty odwadniające, równomiernie rozmieszczone wzdłuż burt przedziału, spełniające następujące warunki:
 - $A \geq 0,3 l$,
gdzie A oznacza całkowitą powierzchnię furt odwadniających na każdej stronie pokładu [m^2], a l — długość przedziału [m] oraz
 - w najgorszych warunkach uszkodzenia statek powinien zachowywać wolną burtę po uszkodzeniu (f_1) o wartości co najmniej 1 m, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, oraz
 - furty odwadniające powinny się znajdować nie wyżej niż 0,6 m ponad uszkodzonym pokładem ro-ro, a ich dolna krawędź powinna znajdować się nie wyżej niż 2 cm nad pokładem, oraz
 - furty odwadniające powinny być wyposażone w urządzenia zamykające lub kłapy zapobiegające wdarcie się wody na pokład ro-ro, umożliwiające jednocześnie odprowadzenie wody zgromadzonej na tym pokładzie,
 - f) w przypadku przyjęcia, że została uszkodzona gródz położona powyżej uszkodzonego pokładu ro-ro, oba przedziały graniczące z tą grodzią uznaje się za zatopione do tej samej wysokości, obliczonej zgodnie z pkt 2 lub 4.