

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz
warunków ich uzyskiwania**

Na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) kwalifikacje, przeszkolenia wymagane do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych;
- 2) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków;
- 3) ramowe programy szkoleń;
- 4) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;
- 5) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 6) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów.

2. Kwalifikacje osób uprawnionych do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych określają przepisy w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) port schronienia – port, do którego dany jacht może zawinąć w celu schronienia;
- 2) odległość do portu schronienia – najmniejszą odległość do główek portu schronienia;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 3) żegluga w zasięgu widoczności lądu – żeglugę w granicach widoczności lądu z pokładu jachtu w aktualnie panujących warunkach widzialności;
- 4) żegluga mała – żeglugę uprawianą do 150 Mm od miejsca schronienia;
- 5) żegluga wielka – żeglugę uprawianą bez ograniczeń;
- 6) żeglarz zawodowy - osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe wymagane przepisami niniejszego rozporządzenia;
- 7) członek załogi – osobę wpisaną na listę załogi morskiego jachtu komercyjnego;
- 8) praktyka pływania – okres pływania na jachcie komercyjnym w charakterze członka załogi, wykonywana na stanowisku, do którego upoważnia dany dyplom lub świadectwo, liczona od daty przyznania świadectwa lub dyplomu, chyba że szczegółowe wymagania stanowią inaczej;

§ 3. 1. Jacht komercyjny o dowolnym napędzie powinien być obsadzony załogą o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych.

2. W przypadku jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi oraz skuterów wodnych nie wymaga się aby załoga spełniała wymagania niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Zawodowym dokumentem kwalifikacyjnym uprawniającym do zajmowania stanowiska na jachcie komercyjnym jest odpowiedni dyplom stwierdzający posiadane kwalifikacje, z zastrzeżeniem § 7.

§ 5. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.

2. W sprawach wydawania dokumentów kwalifikacyjnych stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

3. Dokumenty kwalifikacyjne wystawia się z datą ważności od dnia spełnienia ostatniego warunku niezbędnego do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego.

4. Wzory dyplomów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. Osoby ubiegające się o uzyskanie lub wymianę dyplomu albo świadectwa, albo o odnowienie dyplomu powinny posiadać ważne świadectwo zdrowia, wydane przez uprawnionego lekarza.

§ 7. Kwalifikacje sportowe uzyskane zgodnie z przepisami polskiego związku sportowego o zasięgu ogólnokrajowym w zakresie żeglarstwa uzupełnione o

świadczenia przeszkolenia specjalistycznego, zgodnego z Konwencją STCW w zakresie:

- a) Indywidualnych Technik Ratunkowych;
 - b) Ochrony Przeciwpowodziowej;
 - c) Elementarnych Zasad Udzielania Pierwszej Pomocy Medycznej,
- uznaje się za odpowiednie do zajmowania stanowiska na jachtach komercyjnych.

§ 8. Ustala się następujące stanowiska na jachtach komercyjnych:

- 1) załogant pokładowy,
- 2) oficer wachtowy,
- 3) starszy oficer wachtowy,
- 4) kapitan.

§ 9. Na jachtach komercyjnych ustala się, następujące dyplomy zawodowe:

- 1) Załogant Pokładowy;
- 2) Jachtowy Kapitan Żegluga Przybrzeżnej;
- 3) Jachtowy Kapitan Żegluga Małej na jachtach o pojemności brutto do 200;
- 4) Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200;
- 5) Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000;
- 6) Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000;
- 7) Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500;
- 8) Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000.

Rozdział 2

Zawodowe kwalifikacje żeglarskie

- § 10.** 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żegluga Wielkiej na jachcie o pojemności brutto do 3000 powinny mieć ukończone 23 lata.
2. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 powinny mieć ukończone 21 lat.
3. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów: Jachtowego Kapitana Żegluga Przybrzeżnej, Jachtowego Kapitana Żegluga Małej na jachtach o pojemności brutto do

200; Jachtowego Kapitana Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200 powinny mieć ukończone 19 lat.

4. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Załoganta Pokładowego, powinny mieć ukończone 16 lat.

§ 11. Do uzyskania dyplomu Załoganta Pokładowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, oraz kursu załoganta pokładowego, odbycie 6-miesięcznej praktyki pływania na jachcie, w tym co najmniej 2 miesiące praktyki na jachcie o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

§ 12. Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żegluga Przybrzeżnej wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu załoganta pokładowego, świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 25 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1200 Mm podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 2) posiadanie patentu jachtowego sternika morskiego lub morskiego sternika motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 15 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1000 Mm podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 3) posiadanie patentu kapitana jachtowego lub motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 10 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 500 Mm

podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk,
oraz ukończenie kursu i złożenie egzaminu na ten dyplom

§ 13. Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200 wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 50 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 3000 Mm podróży, w tym co najmniej 2000 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 5 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 2) posiadanie patentu jachtowego sternika morskiego lub morskiego sternika motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 30 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 2300 Mm podróży, w tym co najmniej 1200 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 3 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 3) posiadanie patentu kapitana jachtowego lub motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 20 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1800 Mm podróży, w tym co najmniej 800 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 2 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk,
oraz ukończenie kursu i złożenie egzaminu na ten dyplom.

- § 14.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200 wymagane jest posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 50-dobowej praktyki pływania na jachtach o długości powyżej 15 m w linii wodnej, lecz nie mniej niż 3000 Mm podróży, w tym co najmniej 2000 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 5 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.
- § 15.** Do uzyskania dyplomu Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, posiadanie świadectw: ogólnego Operatora Łączności GOC GMDSS; ukończenia kursu wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym; ukończenia kursu pierwszej pomocy medycznej; ukończenia kursu ratownika morskiego, odbycie 36 miesięcznej praktyki pływania na jachtach (po ukończeniu 16 roku życia), w tym co najmniej 12 miesięcy na jachtach o długości powyżej 15 m z czego minimum 250 dni w podróży morskiej, a pozostałe 115 dni może odbywać się w porcie lub stoczni, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.
- § 16.** Do uzyskania dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, posiadanie dodatkowo świadectw;; ukończenia kursu wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, ukończenia kursu ochrony pożarowej na poziomie zarządzania.
- § 17.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 wymagane jest posiadanie dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 posiadanie dodatkowo świadectw: opieki medycznej, odbycie dodatkowej 12 miesięcznej

praktyki pływania na jachtach o długości powyżej 15 m, w tym co najmniej 120 dni podróży morskiej na stanowisku co najmniej oficera wachtowego, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

§ 18. Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, odbycie dodatkowej 24 miesięcznej praktyki pływania - liczonej od daty uzyskania dyplomu oficera wachtowego - na jachtach o długości powyżej 15 m, na stanowisku co najmniej oficera wachtowego, w tym co najmniej 12 miesięcy na jachtach o długości powyżej 24 m, 240 dni całej praktyki pływania musi odbyć się w podróży morskiej, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

§ 19. Posiadacze dyplomów: Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej, Jachtowy Kapitan Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000, Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000, jeżeli chcą pełnić funkcje na jachtach żaglowych, na stanowiskach: oficera wachtowego, starszego oficera wachtowego, kapitana, powinni ukończyć kurs i zdać egzamin na uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych.

§ 20. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów żeglarzy zawodowych:

- 1) dyplom Załoganta Pokładowego upoważnia do zajmowania stanowisk załoganta pokładowego na każdym jachcie;

- 2) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
 - a) oficera wachtowego i starszego oficera wachtowego – na jachcie o pojemności brutto do 500, w odległości do 60 Mm od portu schronienia,
 - b) kapitana na jachcie o długości mniejszej niż 24 m w linii wodnej, do 20 Mm od portu schronienia;
- 3) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
 - a) oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń,
 - b) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500 w żegludze do 150 Mm od portu schronienia,
 - c) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200 w żegludze do 150 Mm od portu schronienia;
- 4) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
 - a) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń,
 - b) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200, w żegludze bez ograniczeń;
- 5) dyplom Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, upoważnia do zajmowania stanowisk:
 - a) oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 3000,
 - b) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń, oraz na jachcie o pojemności brutto do 3000 w żegludze do 60 Mm od portu schronienia,
 - c) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200;
- 6) dyplom Starszego Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
 - a) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 3000,
 - b) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200;

- 7) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na jachcie o pojemności brutto do 500;
- 8) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3000 upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na jachcie o pojemności brutto do 3000.

Rozdział 3

Obowiązkowe przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa

§ 21. Każdy członek załogi jachtu komercyjnego obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych; ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego; elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, oraz odbyć na jachcie przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym.

§ 22. 1. Każdy członek załogi jachtu wyznaczony do kierowania zbiorczym środkiem ratunkowym obowiązany jest posiadać świadectwo ratownika.

2. Na jachtach wyposażonych w szybkie łodzie ratownicze każdy członek załogi wyznaczony do kierowania tą łodzią obowiązany jest posiadać świadectwo starszego ratownika.

3. Do uzyskania świadectwa ratownika wymagane jest posiadanie, co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na jachtach lub statkach morskich, ukończenie szkolenia na to świadectwo w uznanym ośrodku szkoleniowym.

4. Do uzyskania świadectwa starszego ratownika wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika, ukończenie przedmiotowego szkolenia w uznanym ośrodku szkoleniowym.

- § 23. Na jachtach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne kapitan i oficerowie powinni posiadać odpowiednie świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej.
- § 24. Na jachtach morskich o pojemności brutto 500 i większej w żegludze bez ograniczeń kapitan i jeden z członków załogi powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.
- § 25. Odpowiedni wyznaczony oficer nadzoruje szkolenie w zakresie:
- 1) zapoznania nowo okrętowanych członków załogi ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym;
 - 2) realizacji programu objętego książką praktyk.
- § 26. Osoby nieposiadające odpowiednich świadectw przeszkoleń i kwalifikacji wymaganych przepisami nie mogą zostać członkiem załogi jachtu.
- § 27. Wszystkie świadectwa są wydawane i odnawiane zgodnie z przepisami o świadectwach bezpieczeństwa i specjalistycznych zgodnych z Konwencją STCW.
- § 28. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Dokumenty kwalifikacyjne, sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dyplomów kwalifikacyjnych

- § 29. 1. Dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest, z zastrzeżeniem ust. 2, wpis w książeczce żeglarskiej.
2. Dla osób nieposiadających książeczki żeglarskiej dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku. Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. W uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskiego może żądać dodatkowego potwierdzenia wpisu dokonanego do książeczki żeglarskiej lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2. W takim przypadku sporządza się protokół, którego kopię doręcza się zainteresowanemu.

§ 30. Dyplomy za wyjątkiem Załoganta Pokładowego zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 3.

§ 31. 1. Warunkiem odnowienia dyplomu oficerskiego jest odbycie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na stanowisku oficerskim na jachtach morskich.

2. W razie niespełnienia wymagań określonych w ust. 1 dopuszcza się możliwość odnowienia dyplomu poprzez:

1) odbycie w ostatnich sześciu miesiącach ważności dyplomu co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania w charakterze oficera dodatkowego lub na stanowisku o stopień niższym od stanowiska, do którego zajmowania uprawnia posiadany ważny dyplom, albo

2) złożenie egzaminu na odnowienie dyplomu.

§ 32. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych.

2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci akt ewidencyjnych i w systemie informatycznym.

3. Akta ewidencyjne osób powinny być:

1) oprawione w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu;

2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum.

4. Urządzenia i systemy informatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych.

5. Dyrektorzy urzędów morskich, obok czynności wymienionych w ust. 2, na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli, wydają w formie pisemnej potwierdzenie autentyczności dokumentów kwalifikacyjnych, wydanych przez urzędy morskie.

Rozdział 5

Przepis końcowy

- § 33.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik Pokładowy

Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej


RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYPLOM JACHTOWEGO KAPITANA
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ
Yacht Master Certificate
near coastal voyages

Nr:.....

.....
Podpis posiadacza dyplomu/signature of a certificate holder

hologram
urzędu
morskiego

.....
Imię/Name

.....
Nazwisko/Surname

Zaświadczam, że
ww. został przeszkolony i zdał egzamin w zakresie
yachtowego kapitana żeglugi przybrzeżnej na jachtach
komercyjnych i może zajmować odpowiednie stanowisko
zgodnie z rozporządzeniem

This is to certify that
a/m Has been duly trained and passed the exam in Yacht
Master near coastal voyage on commercial yachts and may
serve in accordance with the provisions of

.....
Nazwisko i podpis osoby upoważnionej
Name and signature of duly authorized person

.....
Data i miejsce wystawienia/
Date and place of issue

WZORY ŚWIADECTW PRZESZKOLEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA WZÓR

świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE INDYWIDUALNYCH TECHNIK RATUNKOWYCH <i>Certificate of Basic Safety Training in Personal Survival Techniques</i> Wystawione na podstawie postanowień Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami, z powołaniem na Rozdział Rozporządzenia Polskiej przez Urząd Morski w Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office Hologram Urzędu Morskiego No.	Zaświadcza się niniejszym, że: <i>This is to certify that:</i> Nazwisko / Surname Imię / Name Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth jest odpowiednio przeszkolony w zakresie podstawowym z Indywidualnych Technik Ratunkowych zgodnie z wymaga- niami prawidła VI/1 Konwencji STCW. <i>has been duly trained in Personal Survival Techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention.</i> Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate Wstąpił do Vessel No  pieczęć i podpis official / seal Nazwisko i podpis upoważnionej osoby Name and signature of duly authorized official
---	--

WZÓR

świadectwo ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ STOPIEŃ PODSTAWOWY <i>Certificate of Basic Safety Training in Fire Prevention & Fire Fighting</i> Wystawione na podstawie postanowień Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami, z powołaniem na Rozdział Rozporządzenia Polskiej przez Urząd Morski w Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office Hologram Urzędu Morskiego No.	Zaświadcza się niniejszym, że: <i>This is to certify that:</i> Nazwisko / Surname Imię / Name Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth jest odpowiednio przeszkolony w zakresie ochrony przeciwpożarowej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1 Konwencji STCW. <i>has been duly trained in fire prevention and fire fighting techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW Convention.</i> Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate Wstąpił do Vessel No  pieczęć i podpis official / seal Nazwisko i podpis upoważnionej osoby Name and signature of duly authorized official
---	---

WZÓR

świadectwo elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA W ZAKRESIE UDZIELANIA PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ <i>Certificate of Training</i> <i>in Medical First Aid</i> Wystawiane na podstawie postanowień Nowego Uchwały STCW 1978 z późniejszymi zmianami, z wprowadzającymi Rząd Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w Issued under the provisions of the STCW Convention 1978 as amended, under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office Hobgarn Urząd Morski w No.	Zaświadcza się niniejszym, że: <i>This is to certify that:</i> Nazwisko / Surname Imię / Name Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami przepisów VI/4.1 Konwencji STCW i może udzielać pierwszej pomocy medycznej na statku. <i>has been duly trained in acc. with the provisions of Reg.</i> <i>VI/4.1 of the STCW Convention and may provide medical</i> <i>first aid on board.</i> Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate  Nazwisko i podpis upoważnionej osoby Name and signature of duly authorized official
---	---

WZÓR ZAŚWIADCZENIA ODBYCIA PRAKTYKI PŁYWANIA

WZÓR

WZÓR

.....
nazwa statku / ship's name data / date

Zaświadczenie praktyki pływania
Certificate of sea service

Zaświadcza się niniejszym, że
This is to certify that nazwisko / surname imię / name
był zatrudniony na stanowisku
served in capacity of

na statku
on board nazwa statku / ship's name numer IMO / IMO number

.....
typ statku / type of vessel pojemność brutto / gross tonnage

.....
moc maszyn / propulsion power [kW]

od / from do / till

Ww. marynarz był zatrudniony przez:
The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora /
company name and address

.....
numer faksu i telefonu / fax and phone number

Kapitan / Master

.....
Nazwisko i imię / podpis

Pieczętka statku / Ship's stamp Full name and signature

RAMOWE PROGRAMY SZKOLEŃ

MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

Czas trwania : 100 godzin teorii i 3 dni zajęć praktycznych.

Treść: praca na mapie ,prawo drogi morskiej , urządzenia nawigacyjne , meteorologia, elementy prawa morskiego , bezpieczeństwo na morzu język angielski.

Egzamin: po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy , po zaliczeniu których , następuje pisemny egzamin z całości materiału.

TEMAT 1 Praca na mapie.

- budowa i konstrukcja mapy,
- magnetyzm ziemski i jego wpływ na kompas
- kierunki na morzu i ich przeliczanie
- określanie pozycji obserwowanej, identyfikacja obiektów nawigacyjnych,
- prądy i pływy,
- żegluga na prądzie,
- pomoce i publikacje nawigacyjne,
- korekta wydawnictw nawigacyjnych,
- planowanie trasy
- kurs obserwatora radarowego IMO 1.07

TEMAT 2 Prawo drogi morskiej.

- znajomość pełnego tekstu Przepisów,
- interpretacja prawideł,
- sygnały wzywania pomocy.
-

TEMAT 3 Urządzenia nawigacyjne.

- obsługa odbiorników GPS,DGPS,LORAN C i pogodowych ,
- ECDIS,
- echosondy i logi,
- żyrokompas,
- plottingi.

TEMAT 4 Meteorologia.

- cyrkulacja niżowa,
- chmury,
- zjawiska meteorologiczne,
- zasady sztormowania,

- czytanie map pogodowych,
- komunikaty meteorologiczne.
- TEMAT 5 Elementy prawa morskiego.
- czartery,
- umowa o ratownictwo,
- konwencje: MARPOL, SOLAS,
- odpowiedzialność kapitana.

TEMAT 6 Bezpieczeństwo na morzu.

- bezpieczeństwo pracy na pokładzie i w (w tym poprawnie pełniona wachta)
- żegluga w warunkach sztormowych,
- żegluga po akwenach niebezpiecznych,
- zasady holowania,
- alarmy oraz ich przeprowadzanie (część teoretyczna).

TEMAT 7 Język angielski

- IMO standard vocabulary.

CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

- manewry odcumowania i zacumowania,
- cumowanie do beczki,
- MOB ,
- alarmy, część praktyczna,
- stany awaryjne,
- holowanie.

MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA ŻEGLUGI WIELKIEJ

Czas trwania : 45 godzin.

Treść: nawigacja terestryczna , astronawigacja , nawigacja techniczna , meteorologia , planowanie podróży.

TEMAT 1 nawigacja terestryczna:

- przypomnienie wiadomości podstawowych,
- trójkąt drogowy,
- żegluga po ortodromie.

TEMAT 2 astronawigacja:

- sfera niebieska,
- budowa i zasada działania sekstantu ,
- identyfikacja ciał niebieskich, pomiar ich wysokości,
- Alp, jej obliczanie i wykreślenie.

TEMAT 3 nawigacja techniczna:

- systemy satelitarne,
- pomocnicze urządzenia nawigacyjne (echosondy , logi, plotery) TEMAT 4
METEOROLOGIA,
- wybór odpowiednich stacji,
- wykorzystanie wiadomości komunikatów meteorologicznych,
- przewidywanie pogody na podstawie posiadanych informacji.

TEMAT 5 planowanie podróży:

- posługiwanie się odpowiednimi pomocami nawigacyjnymi,
- znajomość lokalnych warunków nawigacyjnych ,
- przygotowanie dokumentów jachtu i załogi.

MODEL KURSU OFICERA WACHTOWEGO NA JACHTACH

Czas trwania: 120 godzin, zawiera kurs radarowy na poziomie operacyjnym.

Treść: część 1. nawigacja: kompas magnetyczny: żyrokomпасы: praca na mapie, „notice to mariners”, pływy i prądy urządzenia nawigacyjne kurs radarowy ,IMO 1.07 MPDM, język angielski,

część 2. wiedza okrętowa , budowa jachtu, stateczność meteorologia, wiedza okrętowa.

część 3. przygotowanie do egzaminu ustnego (odświeżenie): nawigacja, działanie w niebezpieczeństwie konwencje i przepisy.

Egzamin : po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy, po zaliczeniu których, następują egzaminy z całości materiału : pisemny oraz ustny.

Część 3 jest nieobowiązkowa.

TEMAT 1 Kompas magnetyczny

- magnetyzm ziemski,
- deklinacja i jej obliczanie,
- dewiacja i jej korekta,
- przeliczanie kursów i namiarów.
-

TEMAT 2 Żyrokomпасы:

- ogólna znajomość zasad pracy żyrokomпасу’
- kontrola pracy żyrokomпасу,
- obliczanie poprawki żyrokomпасу
- wpływ szerokości geograficznej na pracę żyrokomпасу

TEMAT 3 Praca na mapie

- interpretacja informacji zawartych na mapach morskich,
- mapy uzyskane sposobem odmiennych projekcji (mapy gnomoniczne , Mercatora , inne oraz plany portów,
- linie pozycyjne ,ich przenoszenie (linie i okręgi pozycyjne),
- określanie pozycji obserwowanej różnymi metodami (w tym z trzech katów poziomych, okręgów odległości,użycie kąta pionowego),
- dryf i znos , uwzględnianie ich w obliczaniu i wykreślaniu kursów,
- linia niebezpiecznych namiarów , niebezpieczna odległość,
- pozycja z linii namiaru oraz izobaty,
- żegluga na prądzie,
- korekta mapy.

TEMAT 4 „Notice to mariners”:

- korzystanie z wiadomości i szukanie poprawek ,
- użycie NAVTEX'u,
- rodzaje poprawek (T , P),
- Annual Summary of N to M.

TEMAT 5 Pływy i prądy pływowe:

- teoria powstawania pływów,
- rodzaje pływów,
- pojęcia i skróty występujące przy kalkulacji pływów,
- porty zasadnicze,
- porty dołączone,
- obliczanie wysokości pływów na dany moment,
- obliczanie czasu wystąpienia żądanej wysokości pływów,

TEMAT 6 Urządzenia nawigacyjne:

- hiperboliczne systemy nawigacyjne (LORAN C), zakłócenia w propagacji,
- GPS , DGPS,
- echosondy,
- ECDIS,

TEMAT 7 Kurs radarowy IMO.

TEMAT 8 Język angielski:

- IMO standard vocabulary.

TEMAT 9 Budowa jachtu:

używana terminologia

- metody konstrukcji jachtów,
- praca kadłuba
- czytanie planów
- korozja galwaniczna i chemiczna , metody zapobiegania
- towarzystwa klasyfikacyjne
- linie ładunkowe , pływalność zapasowa i stany awaryjne
- systemy pomp balastowo-zenzowych

TEMAT 9 Stateczność:

- podstawowe pojęcia hydrostatyczne ,ich zastosowanie ,
- pojęcie stateczności początkowej

- stateczność statyczna i dynamiczna
- stateczność awaryjna

TEMAT 10 Meteorologia:

- rozkład ciśnienia wokół Ziemi,
- układy wiatrów lokalnych,
- obieg wody w atmosferze ,
- instrumenty meteorologiczne,
- źródła prognoz pogodowych, mapy ,
- sztormowanie ,
- manewr uniknięcia cyklonu tropikalnego

TEMAT 11 Wiedza okrętowa:

- zasady prowadzenia wachty nawigacyjnej
- odpowiedzialność kapitana i współpraca z pilotem,
- przygotowanie jachtu do wyjścia w morze,
- przeglądy i konserwacja lin,
- MKS.

TEMAT 12 Nawigacja cz.3

- planowanie podróży
- bezpieczna wachta nawigacyjna,
- manewrowanie.

TEMAT 13 Działanie w niebezpieczeństwie cz 3:

- sytuacje niebezpieczne
- łączność w niebezpieczeństwie

TEMAT 14 Konwencje i przepisy cz.3:

- MARPOL ,SOPEP,dzielność morską jachtu,
- poprawki do publikacji nawigacyjnych ,
- zasady BHP,
- SOLAS
- ISM Code
- PSC

MODEL KURSU STARSZY OFICER NA JACHTACH

- kurs p.poż IMO 2.03
- kurs pomocy medycznej IMO 1.14
- kurs ARPA/Radar IMO 1.08

MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA DO 500 GT

Czas trwania : 120 godzin

Egzamin :Po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy,po zaliczeniu których,następują egzaminy z całości materiałów : pisemny i ustny.

Treść :

część 1 :wiedza okrętowa 30 godzin: Wiedza okrętowa, Nawigacja, Meteorologia, MARPOL, BHP;

część 2 :nawigacja (z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego) 30 godzin;

część 3 : stateczność 30 godzin

część 4 : zarządzanie 30 godzin

część 5 : przygotowanie do egzaminu 5 dni.

Część 5 jest nieobowiązkowa

TEMAT 1 Wiedza okrętowa

- niebezpieczeństwo żeglugi w ciężkich warunkach pogodowych,
- manewrowanie w trudnych warunkach pogodowych, S
- holowanie,
- manewrowanie, S
- kotwiczenia, S
- niebezpieczeństwa nawigacyjne,
- działania w sytuacjach niebezpiecznych , S
- odpowiedzialność w niebezpieczeństwie,
- postępowanie w sytuacjach awaryjnych. S
- prawidłowe pełnienie wachty nawigacyjnej, S
- meteorologia (kontrola warunków pogodowych ,warunki lokalne, cyrkulacja powietrza na świecie, prawidłowa analiza prognozy pogody , zjawisko powstawania cyklonów)
- MARPOL (wymagania dotyczące akwenów , gospodarka odpadami, SOPEP, Książka Zapisów Olejowych ,postępowanie w przypadku rozlewu).
- BHP (higiena osobista i bezpieczeństwo , odzież ochronna przygotowanie stanowiska pracy , pozwolenie na pracę , praca w przestrzeniach zamkniętych ,dobór narzędzi, prewencja).
- odpowiedzialność i nadzór ,
- raport powypadkowy,
- szkolenia BHP załogi.

"S" użycie symulatora mostka nawigacyjnego

TEMAT 2 Nawigacja

- planowanie podróży,

- korzystanie z odpowiednio dobranych publikacji nawigacyjnych,
- określenie wszystkich czynników determinujących nawigację,
- informacja dla załogi przed opuszczeniem portu,
- wykorzystanie ECDIS-u do planowania podróży, S
- określanie ilości niezbędnego paliwa na burcie ,
- faza żeglugi-wykorzystanie planu i jego korekta, S
- podsumowanie podróży po zawinięciu do portu,
- przepisy prawa drogi morskiej , ich interpretacja i wykorzystanie,
- SAR
- rozumienie IAMSAR, postępowanie wg jego zaleceń, współpraca ze śmigłowcem. S „S”
użycie symulatora mostka nawigacyjnego.

TEMAT 3 Stateczność

- pojęcia podstawowe,
- reakcje kadłuba jachtu będącego w ruchu,
- stateczność w stanie spoczynku ,
- stateczność początkowa,
- wykres ramion stateczności,
- przechył od przjętego lub zdanego ładunku ,
- swobodne powierzchnie,
- stateczność dynamiczna , od uderzenia wiatru,
- dokowanie.

TEMAT 4 Zarządzanie

- obowiązujące akty prawne; podstawowe pojęcia używane w prawie cywilnym i karnym,
struktura Administracji
Morskiej, rola Dziennika
Jachtowego
- odprawy portowe na zawinięcie do portu , wypłynięcie i ochrona jachtu,
- prawo międzynarodowe: wody międzynarodowe , przepisy UNCLOS
prawa i obowiązki bandery
jurysdykcja państwa bandery
prawo swobodnego przepływu
dokumenty jachtu,
- prawo międzynarodowe: certyfikaty i dokumenty
certyfikat Linii Ładunkowych
certyfikaty wydane wg Konwencji SOLAS
pojęcia : jednostka turystyczna,
wypoczynkowa statek zatrudniony, statek
komercyjny służący żeglarzom

wypoczywającym na morzu, statek pasażerski

MARPOL w zastosowaniu do jachtów
SOPEP w zastosowaniu do jachtów

Książka Zapisów Olejowych bezpieczeństwo żegluga: sygnały wzywania pomocy, wynikające z ww. obowiązki kapitana i załogi

obowiązki kapitana po kolizji

definicje :wypadek podlegający zgłoszeniu, poważne zranienie dokumentacja i zgłoszenie powypadkowe zgłaszanie niebezpieczeństw nawigacyjnych pilotaż obowiązkowy i dobrowolny, odpowiedzialność kapitana i pilota , współpraca pomiędzy nimi.

organizacja bezpieczeństwa żegluga: ISM Code

BHP pracy na morzu Zdarność do żegluga i prawidłowa obsada załogi: odpowiedzialność kapitana w tym zakresie,

Książka Poleceń Kapitana kontrola pracy oficerów

umowy :umowa o ratownictwo, umowa o pracę umowa czarterowa, umowa ubezpieczeniowa , ich rodzaje i przykłady.

TEMAT 5 Przygotowanie do egzaminu.

- nawigacja :planowanie i wykonanie planu podróży,
procedury nawigacyjne,
kompasy,
manewrowanie,
przeglądy i obsługa siłowni okrętowej.
- procedury w sytuacjach awaryjnych :przecieki,
holowanie, sterowanie awaryjne, SAR
IAMSAR GMDSS
pożar na jachcie,
użycie sprzętu ratunkowego,
alarmy,
utrata pływalności, opieka nad pasażerami,
niebezpieczeństwo zaistniałe w porcie, służba medyczna osiągalna dla jachtu.
- na burcie:rozlewy:
zdolność jachtu do żegluga, dokowanie , stateczność.

- wymagania prawne :niezbędne publikacje nawigacyjne,
BHP
SOLAS
MARPOL
dokumentacja przeglądów i pełnienia wacht oraz służb,
dokumentacja powypadkowa,
dokumentacja ładunkowa, ILO
ISM
obowiązki kapitana, FSC i PSC
(inspekcje).

PROGRAM KURSU JACHTOWEGO KAPITANA DO 3000 GT

Kurs jest nieobowiązkowy przygotowujący do egzaminu.

Czas trwania : 50 godzin.

Treść: wybrane problemy z nawigacji, odpowiedzialność w sytuacjach kryzysowych ,
prowadzenie jachtu .

TEMAT 1 Nawigacja

- planowanie i przeprowadzenie bezpiecznej żeglugi
- ustalenie bezpiecznej żeglugi z uwzględnieniem możliwości oficerów z zachowaniem wszystkich procedur,
- kompasy
- manewrowanie jachtem S.

TEMAT 2 Odpowiedzialność w sytuacjach kryzysowych

- kolizja i jej następstwa
- stateczność awaryjna
- holowanie
- opuszczanie szalupy
- alarmy -SAR
- współpraca ze śmigłowcem .S
- odświeżenie wiadomości z GMDSS

TEMAT 3 Prowadzenie jachtu

- ochrona środowiska
- zdatność jachtu do żeglugi
- zarządzanie załogą -bezpieczeństwo załogi i pasażerów
- akty prawne.

„S” zajęcia z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego.

MODEL KURSU ZAŁOGANTA POKŁADOWEGO

Czas : 18 godzin.

Treść :alarmy, łodzie ratunkowe, pierwsza pomoc , osobisty sprzęt ratunkowy ,techniki przeżycia , sygnały wzywania pomocy i ich odbiór ,ćwiczenia w wodzie.

TEMAT 1 Alarmy

- sytuacje alarmowe
- podjęcie odpowiednich kroków w przypadku zagrożenia,
- systemy ewakuacyjne,
- drogi ewakuacji,
- znaczenie ćwiczeń i alarmów dla załogi,
- przydział w alarmach,
- rola załogi w opiece nad pasażerami.

TEMAT 2 Łodzie ratunkowe

- typy łodzi i tratw
- rodzaje żurawików łodziowych
- zwalniały hydrostatyczne,
- przepisy SOLAS dotyczące sprzętu ratunkowego.

TEMAT 3 Pierwsza pomoc

- pomoc w przypadku oparzenia, zderzenia skóry, przecięcia , przemrożenia
- hipotermia,
- gaszenie pragnienia,
- terminy ważności i przydatność używanych leków,
- ratowanie nieprzytomnych rozbitków.

TEMAT 3 Osobisty Sprzęt ratunkowy

- rodzaje kamizelek ratunkowych,
- rodzaje kombinezonów wypornościowych ,
- środki ochrony termicznej ,
- użycie koła ratunkowego.

TEMAT 4 Techniki przeżycia

- opuszczanie wysokiej burty,
- wchodzenie do tratwy z wody lub z pokładu jachtu,
- stawianie przewróconej tratwy,

- wsiadanie do łodzi ratunkowej,
- podejmowanie z wody osób rannych,
- procedury w czasie akcji z użyciem śmigłowca,
- transfer chorych lub rannych na ląd lub na statek.

TEMAT 5 Sygnały wzywania pomocy i ich odbiór

- sygnały wzywania pomocy ,
- urządzenia i środki do wzywania pomocy,
- użycie podręcznika IAMSAR.

TEMAT 6 Ćwiczenia w wodzie

- wodowanie tratwy,
- skok do wody z kamizelką ratunkową z wysokości 3 m,
- stawianie przewróconej tratwy ,
- metody przeżycia w wodzie (indywidualnie i grupowo),
- wyjście z tratwy i wejście z wody do tratwy,
- zachowanie się po wejściu do łodzi ratunkowej lub tratwy,
- przygotowanie do podjęcia z wody przez śmigłowiec - manewrowanie łodzią ratunkową,
- kontrola pracy silnika ,
- podjęcie człowieka za burtą, manewrowanie przy dużej prędkości, holowanie innej łodzi lub tratwy,
- udzielenie pierwszej pomocy ,
- transfer rozbitka na pokład lub na ląd.

Wzór certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego



CERTYFIKAT UZNANIA

.....
(nazwa i adres ośrodka szkoleniowego)

wydany przez

Na podstawie art. r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr....., poz....., z późn. zm.) przyznaje się z dniem uprawnienia do szkolenia kadr morskich w zakresie określonym w załączniku do niniejszego certyfikatu.

Certyfikat utrzymuje ważność przez okres lat od daty wydania.

.....
(podpis ministra właściwego do
spraw gospodarki morskiej)

Załącznik:

1. Zakres usług szkoleniowych

Ośrodek szkoleniowy jest uznany w zakresie objętym postanowieniami rozporządzenia do

Nr

ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU UZNANIA

ZAKRES USŁUG SZKOLENIOWYCH

PROWADZONYCH PRZEZ

.....
(nazwa i adres ośrodka szkoleniowego)

Lp.	
1.	
2.	
3.	

.....
data

.....
(podpis ministra właściwego do spraw
gospodarki morskiej)

Wzór sprawozdania z audytu morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo Infrastruktury

....., dnia

Oznaczenie dokumentu

Sprawozdanie z audytu ośrodka szkoleniowego

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

nazwa ośrodka

adres

tytuł, imię i nazwisko dyrektora ośrodka

tytuł, imię i nazwisko osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami rozporządzenia

data rozpoczęcia działalności

obowiązującego uznania udzielił*²

w w dniu

data i rodzaj ostatniego audytu

komisja audytująca

1.	.....	przewodniczący
2.	.....	audytor
3.	.....	audytor
4.	.....	audytor

I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności ośrodka szkoleniowego:

² Jeśli dotyczy

spełnione

☐

Niespełnione

☐

II. Zakres działalności ośrodka szkoleniowego

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie.

Szkolenia kwalifikacyjne	
Załogant Pokładowy;	
Jachtowy Kapitan Żegluga Przybrzeżnej;	
Jachtowy Kapitan Żegluga Małej na jachtach o pojemności brutto do 200;	
Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200;	
Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000;	
Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000;	
Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500;	
Jachtowy Kapitan Żegluga Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000	
inne:	

III. Kontrola organizacji pracy ośrodka szkoleniowego

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1.	Statut ośrodka i akt założycielski		
2.	Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością		
3.	Wpis do rejestru szkół i ośrodków		

IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i procesu szkolenia

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1.	Zgodność programów szkoleń realizowanych przez ośrodek z zatwierdzonymi programami szkoleń		
2.	Wykaz prowadzonych szkoleń.		
3.	Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia		
4.	Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń		
5.	Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń i przedmiotów w szkoleniach		

	poszczególnych słuchaczy		
6.	Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń		
7.	Dysponowanie przez wykładowców ośrodka zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do poszczególnych przedmiotów) wykorzystywanych podczas sprawdzania wiadomości słuchaczy		
	Zgodność rejestru uczestników szkolenia, rejestru wydawanych zaświadczeń i świadectw z listami uczestników szkoleń		
8.	Organizacja procesu kształcenia, plan zajęć, organizacja zastępstw		
9.	Realizacja programów z poszczególnych przedmiotów z uwzględnieniem frekwencji poszczególnych słuchaczy		
10.	Praktyka morska stanowi integralną część programu nauczania		
11.	Realizacja praktyk morskich zgodnie z wymaganiami rozporządzenia		
12.	Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z rozporządzenia		
13.	Nadzór nad realizacją praktyk morskich, zaliczenie dzienników praktyk		
14.	Rejestr wydanych dzienników praktyk		
15.	Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk		
16.	Wykaz i kontrola posiadania i wykorzystania środków dydaktycznych w procesie szkolenia, określonych odrębnymi przepisami		
17.			
18. Uwagi dodatkowe osób audytujących:			

V. Kontrola kwalifikacji zawodowych i dydaktycznych kadry oraz sposobu administrowania ośrodkiem szkoleniowym

Lp.,	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1	Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom rozporządzenia		
2	Zgodność kwalifikacji zawodowych i morskich wykładowców z wymaganiami odrębnych przepisów		
3	Prowadzenie i aktualizacja dokumentów personalnych (kartoteka) wykładowców zatrudnionych w ośrodku szkoleniowym		
4	Podział zadań kierownictwa ośrodka szkoleniowego i pozostałych pracowników		
5	Prowadzenie przez kierownictwo ośrodka szkoleniowego bieżącej kontroli procesu szkolenia i pracy ośrodka oraz dokumentacji z tego zakresu		
6	Uwagi dodatkowe osób audytujących:		

VI. Kontrola i ocena pomieszczeń szkoleniowych, a także wyposażenia ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1	Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie kształcenia		
2	Wyposażenie ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne i pomoce naukowe		

	a) sal wykładowych		
	b) laboratoriów		
	c) poligonów		
	d) symulatorów		
	e) technicznych środków dydaktycznych		
	f) archiwum		
	g) biblioteczki zawierającej aktualną literaturę, wymaganą odrębnymi przepisami		
4.Uwagi dodatkowe osób audytujących:			
5.Wnioski końcowe:			

Zespół audytujący w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

w wyniku przeprowadzonego audytu wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o **uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / ***

Szkolenia:.....

.....
data

.....
podpisy członków zespołu audytującego

*niepotrzebne skreślić

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
podpis kierownika/dyrektora
(pieczęć, data)

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
(podpis kierownika ośrodka)

(pieczęć)

.....
(data)

nr

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

1. Nazwa i adres ośrodka szkoleniowego Przedstawiciel ośrodka ¹⁾ 		2. Skład zespołu audytującego 1. 2. 3. 4.	
3 Data:		4. Miejsce audytu:	
5. Szczegóły niezgodności			
6. Wymóg			
7. Wniosek podpis audytującego			
8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności Osoba odpowiedzialna¹⁾ - imię i nazwisko, funkcja podpis			
9. Działania korygujące: nie wykonano / wykonano* data podpis audytującego			

¹⁾ Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami rozporządzenia

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunki ich uzyskiwania, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 70 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest uregulowanie kwestii związanych z:

- 1) szczegółowymi wymaganiami kwalifikacyjnymi do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych;
- 2) trybem oraz szczegółowymi kryteriami uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków;
- 3) ramowymi programami szkoleń;
- 4) wymaganiami dotyczącymi wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;
- 5) wymaganiami egzaminacyjnymi dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 6) wzorami dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposobem ewidencji tych dokumentów.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania spraw związanych z kwalifikacjami załóg jachtów komercyjnych, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie.

Uregulowanie kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych nie będą obejmowały jachtów czarterowanych bez załogi. Dla jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi, wynajmowanych do rejsów rekreacyjnych przepisy dotyczące kwalifikacji i składu załogi nie ulegną zmianie. Osoby czarterujące takie jachty będą uprawiać żeglugę zgodnie z przepisami kwalifikacyjnymi dla załóg jachtów określonych przez ministra właściwego ds. sportu (patenty żeglarskie wydawane przez właściwy polski związek sportowy). Uprawnienia amatorskie (sportowe) nie regulują kwestii m. in. przewozu pasażerów lub innych czynności związanych ze specyfiką żeglarstwa zawodowego.

Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz osób przebywających na jachtach podczas rejsów komercyjnych z udziałem pasażerów, proponuje się wprowadzić regulacje w zakresie kierowania oraz bezpiecznej obsługi jachtów komercyjnych. Ponadto, rozwijający się światowy rynek żeglarstwa komercyjnego stwarza zapotrzebowanie na osoby posiadające żeglarskie kwalifikacje zawodowe. W Polsce prowadzone są już szkolenia takiego rodzaju, na podstawie programów szkoleniowych administracji Wielkiej Brytanii.

Nie oznacza to, że załoga będzie musiała posiadać jedynie ww. kwalifikacje. W celu ułatwienia zdobycia uprawnień niezbędnych dla załóg jachtów komercyjnych proponuje się rozwiązania alternatywne. Możliwość posiadania przez członków załogi kwalifikacji sportowych uzupełnionych o 3 świadectwa przeszkolenia specjalistyczne zgodnych z wymaganiami Konwencji STCW.

Wprowadzenie takich minimalnych wymagań dla załóg jachtów komercyjnych znacząco poprawi bezpieczeństwo pasażerów przewożonych na takich jachtach, a także samych załóg oraz zmniejszy zagrożenie żeglugowe na wodach morskich przez takie jednostki.

Pozostawienie możliwości wyboru przez członków załogi odpowiednich kwalifikacji obowiązujących na jachtach komercyjnych pozwoli na łagodne wprowadzenie zawodowych kwalifikacji żeglarskich na rynek krajowy i nie powinno spowodować znaczącego wzrostu kosztów prowadzenia działalności przez armatorów.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) armatorzy jachtów komercyjnych;
- 3) uznane ośrodki szkoleniowe;
- 4) załogi jachtów komercyjnych.

2. Konsultacje społeczne

(...)

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie
kwalifikacji zawodowych marynarzy²⁾**

Na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa się ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy.

§ 2. 1. Ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz odpowiadające im wymagania egzaminacyjne określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzory książek praktyk zawierające programy praktyk morskich, stanowiących integralną część szkoleń w dziale pokładowym i maszynowym morskich, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Szkolenia w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia prowadzi się na podstawie dotychczasowych przepisów.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 173, poz. 1445, z 2009 r. Nr 44, poz. 355 oraz z 2010 r. Nr 55, poz. 334).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008 r., str. 33).

PROGRAMY SZKOLEŃ i WYMAGAŃ EGZAMINACYJNYCH W ZAKRESIE KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH MARYNARZY

ROZDZIAŁ I. KWALIFIKACJE NIEOFICERSKIE

- 1.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo marynarza wachtowego
- 1.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo starszego marynarza wachtowego
- 1.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo motorzysty wachtowego
- 1.4. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo starszego motorzysty wachtowego
- 1.5. Wymagania egzaminacyjne na świadectwo kucharza okrętowego
- 1.6. Wymagania egzaminacyjne z zakresu obsługi silników spalinowych o mocy do 200 kW

ROZDZIAŁ II. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ

- 2.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym
- 2.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania w dziale pokładowym
- 2.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania i operacyjnym w dziale pokładowym

ROZDZIAŁ III. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE PRZYBRZEŻNEJ

- 3.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym
- 3.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania

ROZDZIAŁ IV. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ

- 4.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom szypa 1 klasy żeglugi krajowej
- 4.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom szypa 2 klasy żeglugi krajowej

ROZDZIAŁ V. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ MASZYNOWY - SPECJALNOŚĆ MECHANICZNA I ELEKTRYCZNA

- 5.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej – tryb kursowy
- 5.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.4. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym i zarządzania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.5. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego.
- 5.6. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego – tryb kursowy

ROZDZIAŁ VI. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA ODNOWIENIE DYPLOMÓW W DZIALE POKŁADOWYM I MASZYNOWYM

- 6.1. Wymagania egzaminacyjne na odnowienie dyplomów w dziale pokładowym
- 6.2. Wymagania egzaminacyjne na odnowienie dyplomów w dziale maszynowym

ROZDZIAŁ VII. KWALIFIKACJE ZAWODOWE W RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM

- 7.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego,
- 7.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego
- 7.3. Wymagania egzaminacyjne dla starszego rybaka rybołówstwa morskiego do uzyskania świadectwa uprawniającego do pełnienia samodzielnej wachty morskiej

ROZDZIAŁ VIII. SZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- 8.1. Program szkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 8.2. Program szkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej - szkolenie uaktualniające
- 8.3. Program szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 8.4. Program szkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym
- 8.5. Program szkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające
- 8.6. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej
- 8.7. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej - szkolenie uaktualniające
- 8.8. Program szkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych
- 8.9. Program szkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych - szkolenie uaktualniające
- 8.10. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy
- 8.11. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy - szkolenie uaktualniające
- 8.12. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień wyższy
- 8.13. Program szkolenia w zakresie zintegrowanego przeszkolenia załóg łodzi rybackiej o długości poniżej 9 m
- 8.14. Program szkolenia na świadectwo ratownika
- 8.15. Program szkolenia na świadectwo starszego ratownika
- 8.16. Program szkolenia oficera ochrony statku

ROZDZIAŁ IX. SZKOLENIA SPECJALISTYCZNE

- 9.1. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych – stopień podstawowy
- 9.2. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy
- 9.3. Program szkolenia w zakresie eksploatacji chemikaliowców i zbiornikowców do przewozu ropy – stopień podstawowy

- 9.4. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy
- 9.5. Program szkolenia w zakresie eksploatacji chemikaliowców – stopień wyższy
- 9.6. Program szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i dotyczącego zachowań ludzkich
- 9.7. Program szkolenia w zakresie kierowania tłumem
- 9.8. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu bezpośrednio obsługującego pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich
- 9.9. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i szczelności kadłuba
- 9.10. Program szkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych
- 9.11. Program szkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem
- 9.12. Program szkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową
- 9.13. Program szkolenia w zakresie współpracy ze służbami SAR
- 9.14. Program szkolenia w zakresie znajomości Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom
- 9.15. Program szkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS
- 9.16. Program szkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych
- 9.17. Program szkolenia w zakresie wykorzystania radaru i arpa na poziomie operacyjnym
- 9.18. Program szkolenia w zakresie wykorzystania radaru i arpa na poziomie zarządzania
- 9.19. Program szkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy

ROZDZIAŁ X. SZKOLENIA DODATKOWE

- 10.1. Program szkolenia dydaktycznego dla instruktorów
- 10.2. Program szkolenia podstawowego na świadectwo operatora VTS (dla osób nieposiadających odpowiednich kwalifikacji morskich)
- 10.3. Program szkolenia podstawowego na świadectwo operatora VTS (dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie)

ROZDZIAŁ XI. SZKOLENIA GMDSS

- 11.1. Program szkolenia na świadectwo ogólne operatora GMDSS

11.2. Program szkolenia na świadectwo ograniczone operatora GMDSS

11.3. Program szkolenia na świadectwo radioelektronika II klasy GMDSS

KSIĄŻKI PRAKTYK MORSKICH

- 1.1. Książka praktyk morskich dla praktykantów pokładowych
- 1.2. Książka praktyk morskich dla praktykantów działu maszynowego
- 1.3. Książka praktyk morskich dla kandydatów na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego
- 1.4. Zaświadczenie o zaliczeniu książki praktyk morskich

NIE ZAŁĄCZONO WZORÓW W ZAŁĄCZNIKU ZE WZGLĘDU NA ICH OBJĘTOŚĆ PONAD 50 STRON

(wzory są zgodne z tymi w obecnie obowiązującym rozporządzeniu MI w sprawie programów szkoleń w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy)

UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych określających programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagań egzaminacyjnych wobec marynarzy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy stanowi wykonie delegacji zawartej w art. 74 ust. 4 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr, poz.), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne wobec załóg statków morskich.

Projekt rozporządzenia dostosowuje programy szkoleń marynarzy w dziale pokładowym i maszynowym w żegludze międzynarodowej oraz programy przeszkoleń specjalistycznych i bezpieczeństwa do zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 r., zwanej Konwencją STCW, uchwalonych w czerwcu 2010 r. Zmiany do Konwencji STCW wejdą w życie 1 stycznia 2012 r. i będą obowiązywać we wszystkich państwach będących jej stronami, a więc również w Polsce. Projekt uaktualnia również programy szkoleń w żegludze krajowej oraz rybołówstwie morskim, dostosowując je do aktualnego poziomu techniki na statku.

Projekt rozporządzenia równocześnie implementuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, która w art. 3 ust. 1 wymaga, by szkolenia marynarzy w państwach członkowskich prowadzone były zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych określających ramowe programy szkoleń i wymagań egzaminacyjnych wobec marynarzy. Projekt rozporządzenia dostosowuje również programy szkoleń do zmian do Konwencji STCW, które wejdą w życie 1 stycznia 2012 r.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na morskie jednostki edukacyjne, jako podmioty, które będą chciały prowadzić kursy i szkolenia dla marynarzy oraz na osoby ubiegające się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym i maszynowym, w żegludze krajowej oraz w rybołówstwie, zobligowane do ukończenia odpowiednich kursów.

III. Wyniki konsultacji społecznych

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 12) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾
z dnia

w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Na podstawie art. 76 ust. 4 ustawy z dnia... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych;
- 2) warunki i sposób przeprowadzania audytów;
- 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów.

§ 2.1. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) morskie jednostki edukacyjne, zwane dalej MJE – podmioty, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim;
- 2) akademie morskie – morskie uczelnie publiczne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim;
- 3) jednostki dydaktyczne – jednostki, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim;
- 4) ponadgimnazjalne szkoły morskie - szkoły średnie i policealne uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;
- 5) morskie ośrodki szkoleniowe - placówki kształcenia praktycznego, doskazywania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w Państwach Członkowskich UE lub państwach trzecich, uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

6) kierownik MJE – rektor akademii morskiej lub rektor uczelni, w której działa jednostka dydaktyczna, dyrektor ponadgimnazjalnej szkoły morskiej, dyrektor lub kierownik ośrodka szkoleniowego;

7) lista audytorów – lista zatwierdzona przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zawierająca wykaz osób posiadających wiedzę ekspercką w określonej dziedzinie w zakresie objętym Konwencją STCW, popartą doświadczeniem zawodowym lub praktyką morską;

8) data rocznicowa – dzień i miesiąc każdego roku, taki sam, jak w dacie upływu ważności danego dokumentu;

9) symulator – urządzenie pozwalające na odtworzenie przebiegów, procesów i zjawisk rzeczywistych w warunkach sztucznie wytworzonych,

a. symulator sprzętowy (operacyjny) – rzeczywiste urządzenia sterowania, przeznaczone do nadzorowania przebiegu procesów pracy obiektu, symulowanych w czasie rzeczywistym, skonfigurowane w skali 1:1 lub wielkoskalowego modelu redukcyjnego lub bardzo zbliżonej zgodnie z nazwą obiektu,

b. symulator programowy – programy symulujące wybrane procesy pracy urządzenia możliwe do śledzenia przy pomocy komputera i środków multimedialnych;

9) niezgodność – stwierdzone odstępstwo poparte obiektywnymi dowodami wskazującymi na niewypełnienie określonych wymagań;

10) niezgodność duża – stwierdzone odstępstwo poparte obiektywnymi dowodami, które stanowi zagrożenie dla procesu szkolenia zgodnego z wymaganiami STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;

11) program kształcenia – program nauczania realizowany przez MJE, w zakresie objętym Konwencją STCW.

2. Symulatory wykorzystywane podczas szkolenia, oceny lub egzaminowania muszą spełniać wymagania określone w Prawidło I/12 Konwencji STCW oraz A-I/12 i B-I/12 Kodeksu STCW.

Rozdział 2

Organizacja i zakres działania komisji audytującej

§ 3. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej tworzy i zatwierdza listę audytorów.

2. Audytorzy, z upoważnienia ministra ds. spraw gospodarki morskiej, przeprowadzają audyty MJE.

3. W skład zespołu audytującego wchodzi:

- 1) przewodniczący;
- 2) audytorzy;
- 3) sekretarz.

4. Przewodniczącego i członków zespołu audytującego powołuje minister do spraw gospodarki morskiej na czas prowadzenia audytu kontrolowanej MJE, spośród ekspertów

umieszczonych na liście audytorów. Przewodniczący zespołu audytującego musi posiadać, co najmniej, świadectwo audytora wewnętrznego.

5. Audytorem, wpisanym na listę audytorów, może być osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim i korzysta w pełni z praw publicznych;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwa popełnione umyślnie;
- 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia, zgodnie z ust. 6;
- 5) posiada dyplom morski co najmniej na poziomie operacyjnym.

6. Audytorami są specjaliści z następujących dziedzin:

- 1) nawigacji morskiej;
- 2) mechaniki, budowy i eksploatacji maszyn i urządzeń okrętowych;
- 3) eksploatacji statków handlowych i rybackich, w tym operacji ładunkowych;
- 4) radiokomunikacji morskiej;
- 5) elektroautomatyki okrętowej;
- 6) budowy i konstrukcji statków morskich;
- 7) pożarnictwa i ratownictwa chemicznego;

7. Wzór upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydzieli z części budżetu państwa, którego jest dysponentem, środki finansowe na prowadzenie działalności zespołu audytującego, jego obsługę i działalność administracyjną, w szczególności na:

- 1) wynagrodzenia za przeprowadzenie audytu MJE;
- 2) koszty przejazdów z/do miejsca audytowania MJE;
- 3) koszty diet i zakwaterowania w czasie trwania audytu MJE.

Rozdział 3

Audyty

§ 5. 1. Zespół audytujący prowadzi audyt MJE w zakresie kontroli zgodności szkolenia członków załóg statków morskich z wymaganiami Konwencji STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim, dla:

- 1) uznania MJE;
- 2) odnowienia ważności uznania MJE;
- 3) potwierdzenia ważności uznania MJE;
- 4) rozszerzenia zakresu uznania MJE;
- 5) dodatkowe.

2. Na podstawie przeprowadzanego audytu, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydaje decyzję o:

- 1) uznaniu MJE;
- 2) rozszerzeniu zakresu uznania MJE;

- 3) ograniczeniu zakresu uznania MJE;
- 4) zawieszeniu uznania MJE;
- 5) cofnięciu uznania MJE;
- 6) potwierdzenia ważności uznania MJE.

3. Uznany MJE wydaje się certyfikat uznania, którego wzór określa załącznik 6.

4. Certyfikat uznania MJE wydaje się na okres nie dłuższy niż 4 lata

§ 6. 1. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 - 4 składa Kierownik MJE do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5 są przeprowadzane na zlecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, oraz wszystkie wymagane rozporządzeniem dokumenty, przesłane do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej winny być sporządzone w języku polskim lub angielskim.

4. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 2 winien być złożony nie później niż 3 miesiące przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

5. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 winien być złożony nie później niż 2 miesiące po dacie rocznicowej.

§ 7.1. Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 4, przeprowadza się nie później niż 1 miesiąc od daty złożenia wniosku.

2. Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 2, przeprowadza się nie później niż przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

3. Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 przeprowadza się w okresie 3 miesięcy przed i 3 miesiące po dacie rocznicowej, jeżeli proces szkoleniowy w MJE trwa poniżej 4 lat:

- 1) corocznie, jeżeli proces szkoleniowy w jednostce trwa do 2 lat, za wyjątkiem roku, w którym następuje odnowienie uznania;
- 2) w połowie okresu ważności uznania, jeżeli proces szkoleniowy w jednostce trwa 2 lata i dłużej.

4. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, przeprowadza się w terminie nie krótszym niż 14 dni od daty powiadomienia MJE o planowanym audycie.

§ 8. 1. Po zakończeniu audytu przewodniczący zespołu audytującego przekazuje sprawozdanie z przeprowadzonego audytu ministrowi do spraw gospodarki morskiej i zależnie od wyniku audytu udziela lub nie udziela rekomendacji do wydania certyfikatu. Kopia sprawozdania z przeprowadzonego audytu przekazywana jest Kierownikowi MJE.

2. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w działalności MJE w zakresie postanowień Konwencji STCW sporządza się karty niezgodności, których kopie przekazuje się, wraz ze sprawozdaniem z przeprowadzonego audytu, Kierownikowi MJE.

3. W karcie niezgodności należy wskazać działania korygujące i terminy ich wykonania.
4. W przypadku stwierdzenia przez zespół audytujący istnienia dużej niezgodności, przewodniczący zespołu występuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o zawieszenie uznania MJE.
5. Kierownik MJE po usunięciu wszystkich niezgodności wymienionych w karcie niezgodności zgłasza na piśmie przewodniczącemu zespołu audytującego wykonanie działań korygujących.
6. Przewodniczący zespołu audytującego po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 5, analizuje karaty niezgodności i w przypadku akceptacji wykonania działań korygujących zamyka wystawione karty niezgodności i przekazuje informacje o zamknięciu ministrowi do spraw gospodarki morskiej. Przed zamknięciem kart dużej niezgodności minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zleca wykonanie audytu dodatkowego na koszt MJE.
7. W przypadku braku akceptacji wykonanych działań korygujących ponownie wystawiane są karty niezgodności.
8. Wzór sprawozdania z audytu akademii morskiej, jednostki dydaktycznej, ponadgimnazjalnej szkoły morskiej i morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności określają odpowiednio załączniki nr 1, nr 2, nr 3 i nr 4 do rozporządzenia.

§ 9. MJE, których certyfikat uznania utracił ważność z powodu:

- 1) niepoddania MJE kontroli, w celu odnowienia/potwierdzenia ważności certyfikatu uznania,
 - 2) cofnięciu uznania lub,
 - 3) zawieszenia działalności
- mogą ponownie ubiegać się o uznanie.

§ 10. Za audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, jest pobierana opłata w wysokości określonej w załączniku Z do ustawy o bezpieczeństwie morskim. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, nie pobiera się opłaty, z wyłączeniem sytuacji, o której mowa w § 8. ust.6.

Rozdział 4

Sposób uznawania, odnawiania uznania oraz nadzorowania akademii morskich

§ 11. Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1, pkt 1-4.

§ 12. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) akt założycielski akademii morskiej;
- 2) statut akademii morskiej;
- 3) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 4) wykaz wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 6) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 7) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności zgłoszonych do uznania;
- 8) wykaz zasad prowadzenia egzaminów oraz archiwizowania dokumentacji z tego zakresu;
- 9) wzory wydawanych zaświadczeń i dyplomów na kierunkach, specjalnościach na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;
- 10) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:

- 1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie STCW, których dotyczy wnioski;
- 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków i specjalności zgłoszonych do rozszerzenia;
- 4) wzory zaświadczeń i dyplomów wydawanych na kierunkach, specjalnościach, których dotyczy wnioski;
- 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

§ 13. Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

§ 14. Audytowi podlega działalność akademii morskiej w zakresie postanowień Konwencji STCW, a w szczególności:

- 1) dokumentacja akademii morskiej, w tym:
 - a) akt założycielski oraz statut,
 - b) ewidencja wyników nauczania,
 - c) dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością,
 - d) protokoły egzaminów i zaliczeń,
 - e) ewidencja frekwencji na zajęciach;
- 2) programy kształcenia i ich zgodność z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami, w tym:
 - a) plany i programy kształcenia,
 - b) programy praktyk zawodowych oraz zasady ich realizacji i nadzoru,
 - c) rejestr wydanych dzienników praktyk,
 - d) rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk;
- 3) organizacja pracy uczelni morskiej, w tym:
 - a) kwalifikacje zawodowe i morskie kadry dydaktycznej prowadzącej zajęcia, w zakresie objętym postanowieniami konwencji STCW,

- b) struktura organizacyjna akademii morskiej, zasady archiwizacji, rejestry wydanych zaświadczeń,
 - c) wykaz prowadzonych kierunków i specjalności,
 - d) księga dyplomów, album studenta;
- 4) posiadane wyposażenie niezbędne do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) proces szkolenia, w szczególności:
- a) sposób i wyniki oceny wykładowców,
 - b) zgodność programów kształcenia realizowanych przez akademię morską z programami szkoleń określonych odrębnymi przepisami,
 - c) realizacja programu kształcenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji, z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
 - d) formy egzaminowania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów,
 - e) kwalifikacje egzaminatorów,
 - f) realizacja i ocena praktyki pływania.

Rozdział 5

Sposób uznawania, potwierdzania uznania jednostek dydaktycznych

§ 15.. Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

§ 16. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć, jeśli dotyczy:

- 1) akt założycielski uczelni;
- 2) statut uczelni;
- 3) wykaz działalności dydaktycznej, usług szkoleniowych z wyszczególnieniem form działalności szkoleniowej, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 4) wykaz wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 6) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 7) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
 - b) wykaz metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 8) wykaz zasad prowadzenia egzaminów oraz archiwizowania dokumentacji z tego zakresu;
- 9) wzory zaświadczeń i dyplomów wydawanych na kierunkach, specjalnościach, kursach, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;

10) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:

- 1) wykaz działalności dydaktycznej, usług szkoleniowych, w zakresie STCW, których dotyczy wnioszek;
- 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
 - b) wykaz metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 4) wzory wydawanych zaświadczeń i dyplomów, o ile występują;
- 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

§ 17. Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

§ 18. Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja jednostki dydaktycznej, w tym:
 - a) statut oraz akt założycielski,
 - b) ewidencja wyników nauczania,
 - c) dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością,
 - d) protokoły egzaminów i zaliczeń,
 - e) ewidencja frekwencji na zajęciach;
- 2) zakres działalności jednostki dydaktycznej;
- 3) programy kształcenia i ich zgodność z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami, w tym:
 - a) plany i programy kształcenia,
 - b) programy praktyk zawodowych oraz zasady ich realizacji i nadzoru,
 - c) rejestr wydanych dzienników praktyk,
 - d) rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk;
- 4) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
 - a) wykaz kierunków, specjalności, szkoleń,
 - b) kwalifikacje zawodowe i morskie kadry dydaktycznej prowadzącej zajęcia, zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW,
 - c) struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej, zasady archiwizacji, rejestry uczestników szkolenia, wydanych świadectw oraz zaświadczeń,
 - d) realizacja programów szkolenia z poszczególnych przedmiotów z uwzględnieniem frekwencji poszczególnych uczestników szkolenia,
 - e) księga dyplomów, album studenta;

- 5) proces szkolenia, w szczególności:
- a) sposób i wyniki oceny wykładowców,
 - b) formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
 - c) kwalifikacje egzaminatorów,
 - d) realizacja i ocena praktyki pływania,
 - e) zgodność programów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z programami szkoleń określonych odrębnymi przepisami,
 - f) realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe;
 - g) dokumentacja bieżącej kontroli procesu szkolenia, plany zajęć, ewidencja zajęć, listy obecności, wzory zaświadczeń i świadectw i ich ewidencja;
- 6) posiadane wyposażenie niezbędne do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW.

Rozdział 6

Sposób uznawania, potwierdzania uznania ponadgimnazjalnych szkół morskich

§ 19. Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

§ 20. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) akt założycielski szkoły;
- 2) statut szkoły;
- 3) dokument potwierdzający wpis do rejestru szkół, prowadzonego przez organ samorządu terytorialnego w przypadku ośrodków zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne;
- 4) wykaz działalności dydaktycznych w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW z uwzględnieniem: nazw zawodów zgodnie z klasyfikacją zawodów i specjalności, oraz uzyskiwanych tytułów zawodowych zgodnie z przepisami Ministra Edukacji Narodowej;
- 5) wykaz kursów i szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, zawartych w programach nauczania, oraz prowadzonych dodatkowo w trakcie nauczania, wymaganych do uzyskania świadectwa ukończenia szkoły;
- 6) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 7) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 8) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 9) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,

- b) opis wewnątrzszkolnego systemu oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 10) opis zasad archiwizowania dokumentacji szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 11) wzory zaświadczeń, świadectw i dyplomów na kierunkach, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;
- 12) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.
2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:
- 1) wykaz działalności dydaktycznych, których dotyczy wnioski, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW z uwzględnieniem: nazw zawodów zgodnie z klasyfikacją zawodów i specjalności, oraz uzyskiwanych tytułów zawodowych zgodnie z przepisami Ministra Edukacji Narodowej.
 - 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach, których dotyczy wnioski, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
 - 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
 - b) opis wewnątrzszkolnego systemu oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
 - 4) wzory wydawanych zaświadczeń, świadectw i dyplomów, o ile występują;
 - 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

§ 21. Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

§ 22. Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja, w tym:
 - a) statut, akt założycielski,
 - b) wpis do rejestru szkół,
 - c) dokumentacja systemu jakości,
 - d) dokumentacja przebiegu procesu nauczania, w tym protokoły egzaminów i zaliczeń,
 - e) ewidencja frekwencji na zajęciach,
 - f) osobowa kadry kierowniczej, dydaktycznej oraz uczniów;
- 2) baza dydaktyczna, w tym:
 - a) baza lokalowa,
 - b) posiadane wyposażenie sal wykładowych, pracowni, laboratoriów, symulatorów, warsztatów i poligonów, niezbędne do szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 3) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
 - a) struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej,
 - b) obieg dokumentów i informacji,
 - c) zasady archiwizacji i przechowywania dokumentów,
 - d) zasady nadzoru i kontroli wewnętrznej;
- 4) proces szkolenia, w tym:
 - a) realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
 - b) wykorzystanie sprzętu, pomocy dydaktycznych w procesie szkolenia.
 - c) realizacja i ocena praktyki pływania, w tym rejestr wydanych dzienników praktyk i rejestr zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk,
 - d) formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
 - e) kwalifikacje wykładowców i egzaminatorów,
 - f) sposób i wyniki oceny wykładowców,
 - g) zgodność procesów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z zatwierdzonymi programami szkoleń,
 - h) kontrola procesu szkolenia,
 - i) prowadzenie dokumentacji procesu szkolenia.

Rozdział 7

Sposób uznawania, potwierdzania uznania morskich ośrodków szkoleniowych

§ 23. Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

§ 24. 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) statut ośrodka szkoleniowego;
- 2) akt założycielski ośrodka szkoleniowego;
- 3) dokument potwierdzający wpis do rejestru placówek, prowadzonego przez organ samorządu terytorialnego w przypadku ośrodków zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne;
- 4) dokument potwierdzający wpis ośrodka do rejestru jednostek szkoleniowych zgodny z przepisami państw członkowskich UE i trzecich, w których został utworzony;
- 5) opis usług szkoleniowych w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 6) opis posiadanej bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 7) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 8) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;

- 9) aktualne programy kształcenia dotyczące szkoleń i kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
 - b) opis metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
 - 10) wzory wydawanych zaświadczeń, o ile występują;
 - 11) opis systemu archiwizowania dokumentacji,
 - 12) wzory wydawanych świadectw i zaświadczeń ukończenia kursów, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW,
 - 13) opis systemu kontroli realizacji programów nauczania z poszczególnych przedmiotów.
2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:
- 1) wykaz usług dydaktycznych lub szkoleniowych, których dotyczy wniosek;
 - 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach których dotyczy wniosek, z podaniem kwalifikacji;
 - 3) programy kształcenia dotyczące specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
 - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
 - b) opis metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
 - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia;
 - 4) wzory wydawanych zaświadczeń, o ile występują;
 - 5) opis systemu kontroli realizacji programów nauczania z poszczególnych przedmiotów;
 - 6) opis bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW o ile ulega poszerzeniu.

§ 25. Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 -4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

§ 26. Audytowi podlega działalność ośrodka szkoleniowego w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, a w szczególności:

Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja, w tym:
 - a) statut, akt założycielski,
 - b) wpis do rejestru szkół,
 - c) dokumentacja systemu jakości,
 - d) dokumentacja przebiegu procesu nauczania, w tym protokoły egzaminów i zaliczeń,
 - e) ewidencja frekwencji na zajęciach,
 - f) osobowa kadry kierowniczej, dydaktycznej oraz uczniów,
- 2) baza dydaktyczna, w tym:
 - a) baza lokalowa,
 - b) posiadane wyposażenie sal wykładowych, pracowni, laboratoriów, symulatorów, warsztatów i poligonów, niezbędne do szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 3) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
 - a. struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej,
 - b. obieg dokumentów i informacji,
 - c. zasady archiwizacji i przechowywania dokumentów,
 - d. zasady nadzoru i kontroli wewnętrznej;
- 4) proces szkolenia, w tym:
 - i. realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
 - ii. wykorzystanie sprzętu, pomocy dydaktycznych w procesie szkolenia.
 - iii. realizacja i ocena praktyki pływania, w tym rejestr wydanych dzienników praktyk i rejestr zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk,
 - iv. formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
 - v. kwalifikacje wykładowców i egzaminatorów,
 - vi. sposób i wyniki oceny wykładowców,
 - vii. zgodność procesów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z zatwierdzonymi programami szkoleń,
 - viii. kontrola procesu szkolenia,
 - ix. prowadzenie dokumentacji procesu szkolenia.

Rozdział 8

Kryteria i warunki uznawania oraz odnowienia uznania

§ 27. 1. MJE zostają uznane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW, jeżeli:

- 1) szkolenia kwalifikacyjne, bezpieczeństwa i specjalistyczne prowadzone są w oparciu o programy szkoleń, zawierające kwalifikacje kadry, wymagane wyposażenie i treści programowe, określone na podstawie odrębnych przepisów;
- 2) posiada system zarządzania jakością zgodny z normami ISO serii 9000 w zakresie działalności objętej postanowieniami Konwencji STCW, potwierdzony odpowiednim certyfikatem, przy czym w nowo tworzonych MJE system zarządzania jakością powinien być potwierdzony certyfikatem w okresie 1 roku od rozpoczęcia działalności szkoleniowej.

§ 28. Kierownik MJE ustanawia osobę odpowiedzialną za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW.

Rozdział 9

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 29. Certyfikaty uznania wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają wymianie na certyfikaty uznania, określone w niniejszym rozporządzeniu, po

przeprowadzeniu kontroli w celu potwierdzenia uznania, o której mowa w § 5 ust. 1, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór sprawozdania z audytu akademii morskiej oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo

....., dnia

dokument nr

Sprawozdanie z audytu akademii morskiej

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

nazwa akademii

adres

tytuł, imię i nazwisko rektora

tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

data rozpoczęcia działalności

*Obowiązującego uznania udzielił*²*

data i rodzaj ostatniego audytu

w w dniu

komisja audytująca

1.	.....	przewodniczący
2.	.....	audytor
3.	.....	audytor
4.	.....	audytor

² Jeśli dotyczy

Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ Niespełnione ☐

II. Kontrola organizacji pracy akademii morskiej

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Akt założycielski i statut		
2.	Dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością		
3.	Struktura organizacyjna		

III. Kontrola i ocena programów nauczania i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
4.	Posiadanie programów kształcenia		
5.	Prowadzenie szkolenia i sposób oceny zgodny z wymaganiami Konwencji STCW		
6.	Programy kształcenia zawierają wszystkie elementy niezbędne do osiągnięcia co najmniej minimum norm kompetencji określonych w Konwencji STCW		
7.	Programy kształcenia zawierają szkolenie obowiązkowe wymagane Konwencją STCW		
8.	Programowa praktyka morska stanowi integralną część programu kształcenia		
9.	Stosowanie procedur przy opracowywaniu, sprawdzaniu i zatwierdzaniu programu kształcenia		
10.	Umożliwienie zrealizowania praktyk morskich wszystkim studentom na kierunkach studiów, których programy wymagają odbycia takich praktyk		
11.	Wykorzystywanie statków szkolnych		

	do realizacji programów kształcenia, zwłaszcza praktyk morskich		
12.	Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z Konwencji STCW		
13.	Określenie w programach kształcenia przedmiotów zawodowych, do których ma zastosowanie Konwencja STCW (tzw. przedmioty konwencyjne)		
14.	Stosunek wykładów do ćwiczeń i laboratoriów (wraz z praktykami) umożliwia szybkie nabycie kwalifikacji zawodowych na określonym poziomie kompetencji i w specjalności		
15. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:			

IV. Kontrola i ocena kształcenia oraz procesu egzaminowania

Lp.	Zagadnienia	Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź	Uwagi
16.	Kierunki kształcenia oraz formy studiów prowadzone przez akademię, do której ma zastosowanie Konwencja STCW		
17.	Aktualna liczba studentów na każdej z form studiów, do których ma zastosowanie Konwencja STCW		
18.	Stosowanie metod, środków przekazu, procedur i materiałów szkoleniowych dla zapewnienia opanowania przez studentów, co najmniej minimalnych norm kompetencji wymaganych przez Konwencję STCW		
19.	Stosowanie procedur wyznaczania, nadzoru oraz wykonywania obowiązków osoby odpowiedzialnej za przedmiot konwencyjny		
20.	Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają		

	postanowieniom Konwencji STCW		
21.	Posiadanie przez wydziały imiennej listy osób kompetentnych do egzaminowania z poszczególnych przedmiotów konwencyjnych na realizowanych poziomach kompetencji		
22.	Zapewnienie przez wydziały stałego zatrudnienia potrzebnej liczbie osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych do prowadzenia i oceniania wyników zajęć z przedmiotów konwencyjnych na wszystkich poziomach kompetencji		
23.	Prowadzenie obowiązkowych programów szkoleń opartych na wykorzystaniu symulatorów		
24.	Opracowanie procedur dotyczących szkolenia i egzaminowania na symulatorach		
25.	Posiadanie przez nauczających i egzaminujących, którzy prowadzą zajęcia przy użyciu symulatorów, odpowiednich kwalifikacji		
26.	Określenie procedur przy zdobywaniu uprawnień kwalifikacyjnych do szkolenia na symulatorach		
27.	Symulatory spełniają wymagania eksploatacyjne określone w Konwencji STCW		
28.	Zapewnienie przez akademię osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych zapewniających obiektywną ocenę egzaminu dyplomowego, co najmniej na poziomie operacyjnym		
29.	Wymaganie obowiązkowego uczestnictwa w zajęciach z przedmiotów zawodowych (konwencyjnych)		
30.	Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:		

V. Kontrola i ocena wyposażenia niezbędnego do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	uwagi
31.	Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie nauczania		
32.	Zapewnienie bazy zasobów bibliotecznych procesu kształcenia zawodowego		
33.	Wyposażenie uczelni w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW		
34.	Zapewnienie bazy laboratoryjnej, warsztatowej, symulatorów, poligonów ćwiczeniowych i statków szkolnych w realizacji procesu kształcenia zawodowego		
	a) sale wykładowe		
	b) laboratoria		
	c) poligony		
	d) symulatory		
	e) techniczne środki dydaktyczne		
	f) archiwum		
35. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:			

VI. Kontrola procesu kształcenia

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	uwagi
36.	Prowadzenie i dokumentowanie hospitacji zajęć dydaktycznych		
37.	Realizowanie wniosków pohospitacyjnych		
38.	Kontrola merytoryczna praktyk morskich		

39.	Rejestr wydanych dzienników praktyk		
40.	Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk		
41.	Prowadzenie ustawowego przeglądu kadr dydaktycznych i sposób realizowania wniosków		
42. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:			

43. Wnioski końcowe:

Zespół audytujący w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o
**uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu
uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / ***

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

.....
data

.....
podpisy członków zespołu kontrolującego

*niepotrzebne skreślić

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
podpis kierownika/dyrektora
(pieczęć, data)

KARTA NIEZGODNOŚCI

nr

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

1. Nazwa i adres akademii morskiej Przedstawiciel akademii ¹⁾ 	2. Skład zespołu audytującego 1. 2. 3. 4.
3 Data: 4. Miejsce audytu:	
5. Szczegóły niezgodności	
6. Wymóg	
7. Wniosek podpis audytującego	
8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności Osoba odpowiedzialna¹⁾ - imię i nazwisko, funkcja podpis	
9. Działania korygujące: nie wykonano / wykonano*	

.....	
data	podpis audytującego

* niepotrzebne skreślić

¹⁾ Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

Załącznik 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór sprawozdania z audytu jednostki dydaktycznej oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo

....., dnia

dokument nr

Sprawozdanie z audytu jednostki dydaktycznej

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

nazwa jednostki dydaktycznej

adres

tytuł, imię i nazwisko rektora

tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

data rozpoczęcia działalności

*Obowiązującego uznania udzielił*³*

data i rodzaj ostatniego audytu

w w dniu

komisja audytująca

1.	.....	przewodniczący
2.	.....	audytor
3.	.....	audytor
4.	.....	audytor

³ Jeśli dotyczy

Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ niespełnione ☐

II. Zakres działalności jednostki dydaktycznej

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie jeśli dotyczy

Szkolenia kwalifikacyjne	
na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym	
na świadectwo starszego marynarza	
na poziom pomocniczy w dziale maszynowym	
na dyplom kapitana żegluga wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale pokładowym	
na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym	
na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej	
na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej	
na dyplom szypra 1 klasy żegluga krajowej	
na dyplom szypra 2 klasy żegluga krajowej	
na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale maszynowym	
na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym	
na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego	
na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego	
na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego	
Inne:	

Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowe szkolenia specjalistyczne	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych	
na ratownika	
na starszego ratownika	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów	

skroplonych - stopień podstawowy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy	
w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych	
W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro	
w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro	
w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych	
w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania	
w zakresie dowodzenia siłownią okrętową	
w zakresie współpracy ze służbami SAR	
w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)	
w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS	
na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)	
na oficera ochrony armatora (CSO)	
na oficera ochrony statku (SSO)	
dydaktyczne dla instruktorów	
na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich	
na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie	
z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające	

w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające	
na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS	
na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC	
na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC	
Inne:	

III. Kontrola organizacji pracy jednostki dydaktycznej

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Akt założycielski i statut		
2.	Dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością		
3.	Struktura organizacyjna		

IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
4.	Posiadanie programów kształcenia		
5.	Prowadzenie szkolenia i sposób oceny zgodny z wymaganiami Konwencji STCW		
6.	Programy kształcenia zawierają wszystkie elementy niezbędne do osiągnięcia co najmniej minimum norm kompetencji określonych w Konwencji STCW		
7.	Programy kształcenia zawierają szkolenia obowiązkowe wymagane Konwencją STCW		
8.	Stosowanie procedur przy opracowywaniu, sprawdzaniu i zatwierdzaniu programu kształcenia		
9.	Umożliwienie zrealizowania praktyk morskich wszystkim studentom na		

	kierunkach studiów, których programy wymagają odbycia takich praktyk		
10.	Wykorzystywanie statków szkolnych do realizacji programów kształcenia, zwłaszcza praktyk morskich		
11.	Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z Konwencji STCW		
12.	Określenie w programach kształcenia przedmiotów zawodowych, do których ma zastosowanie Konwencja STCW (tzw. przedmioty konwencyjne)		
13.	Stosunek wykładów do ćwiczeń i laboratoriów (wraz z praktykami) umożliwia szybkie nabycie kwalifikacji zawodowych na określonym poziomie kompetencji i w specjalności		
14. Uwagi dodatkowe osób audytujących:			

V. Kontrola i ocena szkolenia oraz procesu egzaminowania

Lp.	Zagadnienia	Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź	Uwagi
15.	Kierunki kształcenia oraz formy studiów prowadzone przez akademię, do której ma zastosowanie Konwencja STCW		
14.	Aktualna liczba studentów na każdej z form studiów, do których ma zastosowanie Konwencja STCW		
16.	Stosowanie metod, środków przekazu, procedur i materiałów szkoleniowych dla zapewnienia opanowania przez studentów, co najmniej minimalnych norm kompetencji wymaganych przez Konwencję STCW		
17.	Stosowanie procedur wyznaczania, nadzoru oraz wykonywania obowiązków osoby odpowiedzialnej za przedmiot konwencyjny		
18.	Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia		

	szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom Konwencji STCW		
19.	Posiadanie przez wydziały imiennej listy osób kompetentnych do egzaminowania z poszczególnych przedmiotów konwencyjnych na poziomie operacyjnym i na poziomie zarządzania		
20.	Zapewnienie przez wydziały stałego zatrudnienia potrzebnej liczbie osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych do prowadzenia i oceniania wyników zajęć z przedmiotów konwencyjnych na wszystkich poziomach kompetencji		
21.	Prowadzenie obowiązkowych programów szkoleń opartych na wykorzystaniu symulatorów		
22.	Opracowanie procedur dotyczących szkolenia i egzaminowania na symulatorach		
23.	Posiadanie przez nauczających i egzaminujących, którzy prowadzą zajęcia przy użyciu symulatorów, odpowiednich kwalifikacji		
24.	Określenie procedur przy zdobywaniu uprawnień kwalifikacyjnych do szkolenia na symulatorach		
25.	Symulatory spełniają wymagania eksploatacyjne określone w Konwencji STCW		
27.	Wymaganie obowiązkowego uczestnictwa w zajęciach z przedmiotów zawodowych (konwencyjnych)		
28.	Posiadanie przez wydziały formalnych uprawnień do organizacji szkoleń specjalistycznych objętych programem kształcenia i wydawania zaświadczeń stwierdzających ich odbycie		
29.	Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia (z autoryzowanymi zapisami)		
30.	Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń		
31.	Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń		

	i przedmiotów w szkoleniach poszczególnych słuchaczy		
32.	Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń		
33.	Dysponowanie przez wykładowców jednostki dydaktycznej zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do poszczególnych przedmiotów) wykorzystywanych podczas sprawdzania wiadomości słuchaczy		
34.	Zgodność rejestru uczestników szkolenia, rejestru wydawanych zaświadczeń i świadectw z listami uczestników szkoleń		
35. Uwagi dodatkowe osób audytujących:			

VI. Kontrola i ocena wyposażenia niezbędnego do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	uwagi
36.	Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie nauczania		
37.	Zapewnienie bazy zasobów bibliotecznych procesu kształcenia zawodowego		
38.	Wyposażenie jednostki dydaktycznej w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW		
39.	Zapewnienie bazy laboratoryjnej, warsztatowej, symulatorów, poligonów ćwiczeniowych i statków szkolnych w realizacji procesu kształcenia		
	f) sale wykładowe		
	g) laboratoria		

	h) poligony		
	i) symulatory		
	j) techniczne środki dydaktyczne		
	f) archiwum		
40. Uwagi dodatkowe osób audytujących:			

V. Kontrola procesu kształcenia

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	uwagi
41.	Prowadzenie i dokumentowanie hospitacji zajęć dydaktycznych		
42.	Realizowanie wniosków pohospitacyjnych		
43.	Kontrola merytoryczna praktyk morskich		
44.	Rejestr wydanych dzienników praktyk		
45.	Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk		
46.	Prowadzenie ustawowego przeglądu kadr dydaktycznych i sposób realizowania wniosków		
47. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:			

48. Wnioski końcowe:

Zespół audytujący w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o
**uznanie / zachowanie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu
uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / ***

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

.....
data

.....
podpisy członków zespołu audytującego

*niepotrzebne skreślić

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
podpis kierownika/dyrektora
(pieczęć, data)

KARTA NIEZGODNOŚCI

nr

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

1. Nazwa i adres jednostki edukacyjnej Przedstawiciel jednostki ¹⁾ 	2. Skład zespołu audytującego 1. 2. 3. 4.
3 Data:	4. Miejsce audytu:
5. Szczegóły niezgodności	
6. Wymóg	
7. Wniosek podpis audytującego	
8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności Osoba odpowiedzialna ¹⁾ - imię i nazwisko, funkcja podpis	

9. Działania korygujące: **nie wykonano / wykonano***

.....

data

.....

podpis audytującego

* niepotrzebne skreślić

¹⁾ Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

Załącznik 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór sprawozdania z audytu ponadgimnazjalnej szkoły morskiej oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo

....., dnia

dokument nr

Sprawozdanie z audytu ponadgimnazjalnej szkoły morskiej

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

nazwa jednostki dydaktycznej

adres

tytuł, imię i nazwisko rektora

tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

data rozpoczęcia działalności

*Obowiązującego uznania udzielił*⁴*

data i rodzaj ostatniego audytu

w w dniu

komisja audytująca

1.	.....	przewodniczący
2.	.....	audytor
3.	.....	audytor
4.	.....	audytor

⁴ Jeśli dotyczy

Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ niespełnione ☐

II. Zakres działalności jednostki dydaktycznej

Rodzaj szkoły ponadgimnazjalnej zgodnie z „Ustawą o systemie oświaty”	
Nazwa pozyskiwanego zawodu zgodnie z „Klasyfikacją zawodów i specjalności	Kod
Nazwa pozyskiwanego tytułu zawodowego lub zawodu zgodnie z „Klasyfikacją zawodów i specjalności szkolnictwa zawodowego”	Kod
Pozyskiwane kwalifikacje zawodowe zgodnie z Konwencją STCW	
na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym	
na świadectwo starszego marynarza	
na poziom pomocniczy w dziale maszynowym	
na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale pokładowym	
na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym	
na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej	
na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej	
na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej	
na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej	
na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale maszynowym	
na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym	
na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego	
na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego	
na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego	
Inne:	

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.

Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i specjalistyczne zawarte w programie nauczania	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	

w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych	
na ratownika	
na starszego ratownika	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy	
w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych	
W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro	
w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro	
w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych	
w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania	
w zakresie dowodzenia siłownią okrętową	
w zakresie współpracy ze służbami SAR	
w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)	
w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS	
na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)	
na oficera ochrony armatora (CSO)	
na oficera ochrony statku (SSO)	
dydaktyczne dla instruktorów	
na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich	
na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie	
z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające	

w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające	
na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS	
na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC	
na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC	
Inne:	

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.

Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i specjalistyczne wymagane do uzyskania świadectwa ukończenia szkoły	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych	
na ratownika	
na starszego ratownika	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy	
w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych	
W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro	
w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro	
w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych	

charakterystykach manewrowych	
w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania	
w zakresie dowodzenia siłownią okrętową	
w zakresie współpracy ze służbami SAR	
w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)	
w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS	
na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)	
na oficera ochrony armatora (CSO)	
na oficera ochrony statku (SSO)	
dydaktyczne dla instruktorów	
na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich	
na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie	
z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające	
na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS	
na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC	
na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC	
Inne:	

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.

III. Dokumenty szkoły

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Akt założycielski		
2.	Statut szkoły		
3.	Wpis do rejestru szkół		
4.	Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością		

Uwagi:

IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Zgodność realizowanych programów kształcenia z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami		
2.	Zgodność realizowanych programów praktyk z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami		
3.	Wewnątrzszkolny system oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji		
4.	Wewnątrzszkolny system kontroli realizacji programu kształcenia		
5.	Wewnątrzszkolny system archiwizacji i przechowywania dokumentów		

Uwagi:

V. Kontrola i ocena prowadzenia dokumentacji procesu nauczania

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Księga uczniów		
2.	Arkusze ocen		
3.	Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć, lista frekwencji		

	uczniów		
4.	Protokoły egzaminów i zaliczeń		
5.	Dokumentacja osobowa uczniów		
6.	Rejestr wydanych świadectw, dyplomów i jego zgodność z listami uczniów		
7.	Rejestr wydanych książek praktyk		
8.	Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczenia książki praktyk		
9.	Rejestr wydanych		
10.	Rejestr wydanych		
Uwagi:			

VI. Kontrola i ocena kadry kierowniczej i dydaktycznej oraz prowadzenia stosownej dokumentacji

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / nie dotyczy	Uwagi
1.	Spis kadry z podaniem kwalifikacji i przyporządkowaniem do przedmiotów		
2.	Kartoteki kadry		
3.	Teczki osobowe kadry		
4.	Zgodność kwalifikacji z przepisami		
Uwagi:			

VII. Kontrola i ocena bazy i wyposażenia.

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	uwagi
1.	Opis bazy szkoleniowej		
2.	Spis pomocy dydaktycznych		
3.	Baza zasobów bibliotecznych		
4.	Wyposażenie sal wykładowych w środki		

	dydaktyczne		
5.	Baza ćwiczeniowa:		
	Pracownia		
	Laboratorium.....		
	Symulator		
	Warsztat		
	Inne		
Uwagi:			

VIII. Kontrola i ocena procesu szkolenia i egzaminowania

Lp.	Zagadnienia	Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź	Uwagi
1.	Prowadzenie wykładów i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń		
2.	Prowadzenie ćwiczeń i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń		
3.	Prowadzenie innych zajęć i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń		
4.	Realizacja praktyk zawodowych i ich integralność z programem kształcenia		
5.	Dysponowanie przez nauczycieli zestawami pytań (testami) wykorzystywanymi podczas sprawdzania wiadomości ucznia.		
6.	Stosowanie sprzętu szkoleniowego zgodnie z programami kształcenia		
7.	Ocenianie, zaliczanie, egzaminowanie		
8.	Zaliczanie książki praktyk		
9.	Prowadzenie dokumentacji związanej z procesem kształcenia		

10.	Prowadzenie nadzoru nad procesem kształcenia		
Uwagi:			

Wnioski końcowe:

Zespół audytujący w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o
uznanie / zachowanie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / *

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

.....
 data

.....
 podpisy członków zespołu audytującego

*niepotrzebne skreślić

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
 podpis kierownika/dyrektora
 (pieczęć, data)

KARTA NIEZGODNOŚCI

nr

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) potwierdzenia ważności uznania
- 3) rozszerzenia zakresu uznania
- 4) dodatkowy

1. Nazwa i adres jednostki edukacyjnej Przedstawiciel szkoły ¹⁾ 	
3. Data:	4. Miejsce audytu:
5. Szczegóły niezgodności	
6. Źródło prawne wymogu	
7. Wniosek	
..... podpis audytującego	
8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności	
..... Osoba odpowiedzialna¹⁾ - imię i nazwisko, funkcja podpis	
9. Działania korygujące: nie wykonano / wykonano*	

.....	
data	podpis audytującego

* niepotrzebne skreślić

¹⁾ Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

Załącznik 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór sprawozdania z audytu morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo Infrastruktury

....., dnia

Oznaczenie dokumentu

Sprawozdanie z audytu ośrodka szkoleniowego

w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

nazwa ośrodka

adres

tytuł, imię i nazwisko dyrektora ośrodka

tytuł, imię i nazwisko osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

data rozpoczęcia działalności

*obowiązującego uznania udzielił*⁵*

w w dniu

data i rodzaj ostatniego audytu

komisja audytująca

1.	.....	przewodniczący
2.	.....	audytor
3.	.....	audytor
4.	.....	audytor

⁵ Jeśli dotyczy

--	--	--

I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności ośrodka szkoleniowego:

spełnione

☐

Niespełnione

☐

II. Zakres działalności ośrodka szkoleniowego

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie.

Szkolenia kwalifikacyjne	
na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym	
na świadectwo starszego marynarza	
na poziom pomocniczy w dziale maszynowym	
na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale pokładowym	
na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym	
na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej	
na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej	
na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej	
na dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej	
na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej	
na poziomie zarządzania w dziale maszynowym	
na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym	
na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego	
na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego	
na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego	
inne:	

Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowe szkolenia specjalistyczne	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych	
na ratownika	
na starszego ratownika	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny	
w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy	
w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy	
na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy	
na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy	

w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych	
W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro	
w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro	
w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro	
w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych	
w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania	
w zakresie dowodzenia siłownią okrętową	
w zakresie współpracy ze służbami SAR	
w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)	
w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS	
na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)	
na oficera ochrony armatora (CSO)	
na oficera ochrony statku (SSO)	
dydaktyczne dla instruktorów	
na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich	
na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie	
z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych	
w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające	
w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające	

w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające	
w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające	
na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS	
na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC	
na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC	
inne:	

III. Kontrola organizacji pracy ośrodka szkoleniowego

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1.	Statut ośrodka i akt założycielski		
2.	Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością		
3.	Wpis do rejestru szkół i ośrodków		

IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i procesu szkolenia

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1.	Zgodność programów szkoleń realizowanych przez ośrodek z zatwierdzonymi programami szkoleń		
2.	Wykaz prowadzonych szkoleń.		
3.	Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia		
4.	Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń		
5.	Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń i przedmiotów w szkoleniach poszczególnych słuchaczy		
6.	Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń		
7.	Dysponowanie przez wykładowców ośrodka zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do		

	poszczególnych przedmiotów) wykorzystywanych podczas sprawdzania wiadomości słuchaczy		
	Zgodność rejestru uczestników szkolenia, rejestru wydawanych zaświadczeń i świadectw z listami uczestników szkoleń		
8.	Organizacja procesu kształcenia, plan zajęć, organizacja zastępstw		
9.	Realizacja programów z poszczególnych przedmiotów z uwzględnieniem frekwencji poszczególnych słuchaczy		
10.	Praktyka morska stanowi integralną część programu nauczania		
11.	Realizacja praktyk morskich zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW		
12.	Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z Konwencji STCW		
13.	Nadzór nad realizacją praktyk morskich, zaliczenie dzienników praktyk		
14.	Rejestr wydanych dzienników praktyk		
15.	Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk		
16.	Wykaz i kontrola posiadania i wykorzystania środków dydaktycznych w procesie szkolenia, określonych odrębnymi przepisami		
17.			
18. Uwagi dodatkowe osób audytujących:			

V. Kontrola kwalifikacji zawodowych i dydaktycznych kadry oraz sposobu administrowania ośrodkiem szkoleniowym

Lp.,	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1	Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom Konwencji STCW		
2	Zgodność kwalifikacji zawodowych i morskich wykładowców z wymaganiami odrębnych przepisów		
3	Prowadzenie i aktualizacja dokumentów personalnych (kartoteka) wykładowców zatrudnionych w ośrodku szkoleniowym		
4	Podział zadań kierownictwa ośrodka szkoleniowego i pozostałych pracowników		
5	Prowadzenie przez kierownictwo ośrodka szkoleniowego bieżącej kontroli procesu szkolenia i pracy ośrodka oraz dokumentacji z tego zakresu		
6	Uwagi dodatkowe osób audytujących:		

VI. Kontrola i ocena pomieszczeń szkoleniowych, a także wyposażenia ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne

Lp.	Zagadnienia	Tak / Nie / Nie dotyczy	Uwagi
1	Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie kształcenia		
2	Wyposażenie ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW		
	k) sal wykładowych		

	l) laboratoriów		
	m) poligonów		
	n) symulatorów		
	o) technicznych środków dydaktycznych		
	p) archiwum		
	q) biblioteczki zawierającej aktualną literaturę, wymaganą odrębnymi przepisami		
4.Uwagi dodatkowe osób audytujących:			
5.Wnioski końcowe:			

Zespół audytujący w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

w wyniku przeprowadzonego audytu wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej
o **uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie
zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / ***

Szkolenia:.....

.....
data

.....
podpisy członków zespołu audytującego

*niepotrzebne skreślić

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
podpis kierownika/dyrektora
(pieczęć, data)

Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię

.....
(podpis kierownika MJE)

(pieczęć)

.....
(data)

KARTA NIEZGODNOŚCI
nr

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania
- 2) odnowienia ważności uznania
- 3) potwierdzenia ważności uznania
- 4) rozszerzenia zakresu uznania
- 5) dodatkowy

1. Nazwa i adres ośrodka szkoleniowego Przedstawiciel ośrodka ¹⁾	2. Skład zespołu audytującego 5. 6. 7. 8.
3 Data: 4. Miejsce audytu:	
5. Szczegóły niezgodności	
6. Wymóg	
7. Wniosek podpis audytującego	
8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności Osoba odpowiedzialna¹⁾ - imię i nazwisko, funkcja podpis	
9. Działania korygujące: nie wykonano / wykonano* data podpis audytującego	

* niepotrzebne skreślić

¹⁾ Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

Załącznik 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór upoważnienia do przeprowadzania audytu



Rzeczpospolita Polska

Ministerstwo Infrastruktury

Upoważnienie nr

wydane w dniu.....

Na podstawie art. 268a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) w związku z art. ust. .. ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr ..., poz.),

upoważniam komisję audytującą w składzie:

1. przewodniczący
2. członek
3. członek
4. członek

do przeprowadzenia audytu działalności szkoleniowej
w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW: (nazwa MJE)

1. w przedmiocie: uznania / odnowienia uznania / potwierdzenie uznania / rozszerzenie zakresu uznania / dodatkowe*, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie uznawania MJE (Dz. U.Nr ..., poz.),
2. od dnia: r.

Ważność niniejszego upoważnienia wygasa z dniem wydania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej decyzji na podstawie § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie uznawania Morskich Jednostek Edukacyjnych przy jednoczesnym usunięciu niezgodności wskazanych w karcie niezgodności.

.....
(Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

*Niepotrzebne skreślić

Załącznik 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

Wzór certyfikatu uznania morskiej jednostki edukacyjnej



CERTYFIKAT UZNANIA

.....
(nazwa i adres Morskiej Jednostki Edukacyjnej)

wydany przez

Na podstawie art. r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr....., poz....., z późn. zm.) przyznaje się z dniem uprawnienia do szkolenia kadr morskich w zakresie określonym w załączniku do niniejszego certyfikatu.

Certyfikat utrzymuje ważność przez okres lat od daty wydania.

.....
(podpis ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej)

Załącznik:
1. Zakres usług szkoleniowych

Morska Jednostka Edukacyjna jest uznana w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW do

Nr

ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU UZNANIA

ZAKRES USŁUG SZKOLENIOWYCH

PROWADZONYCH PRZEZ

.....
(nazwa i adres Morskiej jednostki Edukacyjnej)

Lp.	
1.	
2.	
3.	

.....
data

.....
(podpis ministra właściwego do spraw
gospodarki morskiej)

UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim oraz zmianą delegacji ustawowej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących kwestie nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych poprzez wprowadzenie systemu audytów potwierdzających zgodność prowadzonych przez nie szkoleń z wymogami Konwencji STCW.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 76 ust. 4 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr, poz.), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW, warunki i sposób przeprowadzania audytów oraz sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów.

Projekt rozporządzenia określa warunki i tryb przeprowadzania audytów dotyczących: uznania, zmiany zakresu uznania, potwierdzenia uznania, odnowienia ważności uznania tych podmiotów oraz audytów dodatkowych dla poszczególnych typów morskich jednostek edukacyjnych, zdefiniowanych w rozporządzeniu. Projekt, poprzez określenie zakresu audytu, określa także warunki i kryteria, jakimi kierować się powinni audytorzy w trakcie audytu. Określa również sposób tworzenia oraz aktualizacji listy audytorów oraz warunkami wynagradzania członków zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na morskie jednostki edukacyjne, jako podmioty, które chcą prowadzić działalność związaną ze szkoleniem załóg statków morskich, podlegać będą audytom na zgodność z postanowieniami Konwencji STCW. Wpłyną także na administrację morską, wobec uzyskania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej kompetencji do uznawania i prowadzenia nadzoru nad wszystkimi morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz zastąpienia systemu kontroli ośrodków szkolących kadry morskie audytami.

III. Wyniki konsultacji społecznych

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.
- 12) Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego,
- 13) Ośrodek Szkolenia Pożarniczego - Fire Port Sernice,
- 14) Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c.,

- 15) Akademia Morska Studium GMDSS,
- 16) Straż Portowa Sp. z o.o.,
- 17) Bałtycka Akademia Umiejętności,
- 18) MERIDIAN INTERNATIONAL S.C.,
- 19) Gdyńska Szkoła Morska,
- 20) Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte,
- 21) Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie
- 22) Ośrodek Szkolenia Morskiego Przy Centrum Kształcenia Zawodowego,
- 23) Towarzystwo Wiedzy Powszechnej - Oddział Regionalny w Szczecinie,
- 24) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu,
- 25) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
- 26) Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie,
- 27) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 28) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 29) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.
2. Wpływ regulacji na rynek pracy
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.
3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.
4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz trybu przeprowadzania
egzaminów**

Na podstawie artykułu 77 ust. 10 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Postanowienia ogólne**

§1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych;
- 2) kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego komisji, zastępców przewodniczącego oraz egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej;
- 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów;
- 4) warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1. ustawa – ustawa z dnia ... o bezpieczeństwie morskim,
2. centrum egzaminacyjne lub ośrodek egzaminacyjny – centrum egzaminacyjne i ośrodek egzaminacyjny posiadający akredytację Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej do przeprowadzania egzaminów w zakresie przez nią określonym.

**Rozdział 2
Tryb i sposób przeprowadzania egzaminów**

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 3. 1. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, zwana dalej komisją egzaminacyjną, przeprowadza egzaminy w sesjach egzaminacyjnych lub w trybie ciągłym.

2. Regulamin pracy komisji egzaminacyjnej określają odrębne przepisy.

§ 4. 1. Terminy i miejsca egzaminów w danej sesji egzaminacyjnej wyznacza Przewodniczący komisji egzaminacyjnej, z uwzględnieniem terminów szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne. W centrum egzaminacyjnym egzaminy prowadzone są zawsze w terminach wyznaczonych przez Przewodniczącą komisji egzaminacyjnej, a także w terminach indywidualnie ustalanych z egzaminatorami w dniach roboczych.

2. Egzaminatorzy w centrach egzaminacyjnych, działając w trybie ciągłym, prowadzą egzaminy cząstkowe i końcowe na kursach kwalifikacyjnych i specjalistycznych oraz w akademiach morskich w oparciu o wyposażenie centrum egzaminacyjnego i materiały komisji egzaminacyjnej (testy, zadania, scenariusze).

3. Informację o terminach i miejscach egzaminów podaje się do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie wykazu w siedzibach centrów i ośrodków egzaminacyjnych oraz na stronach internetowych, minimum na dwa tygodnie przed planowanym egzaminem.

4. Informację o terminach i miejscach egzaminów przypadających w danym kwartale przez ośrodki i centra egzaminacyjne przekazuje się dyrektorom urzędów morskich w miesiącu poprzedzającym ten kwartał.

§ 5. Na pisemny wniosek obcokrajowca o przeprowadzenie egzaminu w języku angielskim przewodniczący komisji egzaminacyjnej wskazuje termin i miejsce egzaminu.

§ 6. Do egzaminu może przystąpić osoba, która odbyła szkolenia i posiada praktykę pływania, wymagane do uzyskania odpowiedniego dyplomu albo świadectwa, które są określone w przepisach w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy.

§ 7. 1. Osoby, o których mowa w § 6, obowiązane są złożyć w jednym z sekretariatów komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich – najpóźniej na tydzień przed wyznaczonym terminem egzaminu – pisemny wniosek o dopuszczenie do egzaminu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1, po udokumentowaniu przyczyn uniemożliwiających złożenie wniosku w tym terminie. Termin może być skrócony najwyżej o 3 dni.

3. Wniosek powinien zawierać imię i nazwisko osoby ubiegającej się o dopuszczenie do egzaminu, jej adres, datę i miejsce urodzenia oraz określać jej wykształcenie i posiadane kwalifikacje zawodowe.
4. Do wniosku należy załączyć:
 - 1) kserokopię ostatniego dyplomu lub świadectwa - jeżeli nie były wydane przez urząd morski, przy którym działa komisja egzaminacyjna;
 - 2) zaświadczenie o odbytej praktyce lub wyciąg pływania;
 - 3) zaświadczenie o zaliczeniu odpowiedniego kursu kwalifikacyjnego na dany poziom - o ile takie zaliczenie jest wymagane;
 - 4) dowód uiszczenia opłaty egzaminacyjnej;
 - 5) kserokopię dokumentu potwierdzającego posiadane wykształcenie - jeżeli osoba ubiega się po raz pierwszy o dopuszczenie do egzaminu przed daną komisją egzaminacyjną albo poszerzyła swe wykształcenie;
 - 6) zaświadczenie o zaliczeniu dziennika praktyk - w przypadku ubiegania się o dopuszczenie do egzaminu na poziomie operacyjnym.
5. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na uzupełnienie niekompletnego wniosku, nie później niż w dniu rozpoczęcia egzaminu.
6. W przypadku niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1, lub warunku, o którym mowa w ust. 5, osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu nie zostaje do niego dopuszczona w danej sesji egzaminacyjnej.
7. W przypadku rezygnacji z przystąpienia do egzaminu, opłata egzaminacyjna, na wniosek zainteresowanego, podlega zwrotowi, pod warunkiem zawiadomienia o tym komisji egzaminacyjnej, nie później niż na dzień przed terminem rozpoczęcia egzaminu. Komisja egzaminacyjna dokonuje zwrotu opłaty egzaminacyjnej w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia.
8. W przypadku niedotrzymania przez osobę ubiegającą się o dopuszczenie do egzaminu terminu, o którym mowa w ust. 7, jeżeli zostało to spowodowane ważnymi przyczynami losowymi, przewodniczący komisji egzaminacyjnej, na wniosek tej osoby, może zdecydować o zaliczeniu wniesionej opłaty na poczet egzaminu wyznaczonego w innym terminie.

§ 8.1. W ośrodkach egzaminacyjnych egzaminatorzy egzaminują na zlecenie jednostki uprawnionej do prowadzenia kursów. W zależności od organizacji kursów, mogą prowadzić egzaminy częściowe lub całościowe – po zakończonym kursie.

2. W akademiach morskich egzaminy prowadzone są w ramach kształcenia ciągłego i obejmują swoim zakresem wszystkie wymagania przewidziane dla egzaminów kwalifikacyjnych.
3. Organizacja egzaminu i jego struktura podana jest przez komisję egzaminacyjną do informacji publicznej, w formie informacji wywieszonych w centrach i ośrodkach egzaminacyjnych oraz na stronie internetowej komisji egzaminacyjnej.

§ 9. 1. W zależności od wymagań egzaminacyjnych, określonych w odrębnych przepisach, egzamin na poszczególne poziomy kompetencji obejmuje:

- 1) egzamin z wiedzy i umiejętności w formie testu obejmującego całość tematyki;
- 2) egzamin praktyczny przeprowadzany się na symulatorach operacyjnych, spełniających wymagania komisji egzaminacyjnej lub na obiektach rzeczywistych wg losowo generowanych scenariuszy z bazy danych komisji egzaminacyjnej i obejmuje procedury przyjęcia, pełnienia i zdawania wacht, zachowania w sytuacjach awaryjnych, nadzór nad bieżącą obsługą statku oraz:
 - a) bezpieczne pełnienie wacht (dla poziomu operacyjnego),
 - b) zarządzanie bezpieczną eksploatacją statku (dla poziomu zarządzania).
2. Egzaminy na kursach specjalistycznych obejmują :
 - 1) egzamin z wiedzy i umiejętności w formie testu obejmującego całość tematyki;
 - 2) egzamin praktyczny na obiektach rzeczywistych lub symulatorach spełniających wymagania komisji egzaminacyjnej.
3. Warunkiem dopuszczenia do egzaminu praktycznego jest uzyskanie co najmniej 51 % punktów z części testowej egzaminu.
4. Testy sprawdzane są elektronicznie.

§ 10. 1. W trakcie egzaminu zdający mogą korzystać z niezbędnych przyrządów, tablic i innych pomocy, które komisja egzaminacyjna uzna za niezbędne.

2. Korzystanie przez zdających w trakcie egzaminu ze środków innych niż określone w ust. 1, bądź korzystanie z pomocy osób postronnych, a także udzielanie pomocy innym, powoduje wykluczenie z egzaminu.

§ 11.1 Dokumentowanie wyników egzaminów odbywa się w formie papierowej i elektronicznej.

2. Karty egzaminacyjne wydawane są osobom, które złożyły wymagane dokumenty, wniosły stosowne opłaty w sekretariatach komisji egzaminacyjnych przy urzędach morskich, na terenie których rozpoczynają proces egzaminowania i zostały dopuszczonym do egzaminu.
3. W karcie egzaminacyjnej i w centralnej bazie danych komisji egzaminacyjnej dokumentowane są wyniki egzaminów z poszczególnych modułów, z podaniem numeru wygenerowanego zadania, ilości uzyskanych punktów, daty egzaminu i nazwy jednostki egzaminującej.
4. Uprawniony egzaminator ma wgląd w zapisy w karcie egzaminacyjnej w formie papierowej i elektronicznej, po wpisaniu klucza potwierdzającego takie uprawnienia.
5. Do czasu zakończenia egzaminu karta zaliczeń w formie papierowej pozostaje w dyspozycji osoby egzaminowanej.
6. Warunkiem pozytywnego zakończenia egzaminu jest uzyskanie wymaganych wpisów potwierdzających uzyskanie wyników powyżej określonego progu w papierowej i elektronicznej ewidencji wyników.
7. Karty egzaminacyjne są archiwizowane w sekretariatach komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich, na terenie których zakończono proces egzaminowania, rejestracja wyników częściowych i wyniku końcowego realizowane jest w centralnej bazie danych komisji egzaminacyjnej.

§ 12. 1. Egzaminowany wnosi opłatę za przeprowadzenie egzaminów w jednym z sekretariatów komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich, na terenie których rozpoczynają proces egzaminowania. Wysokość opłat określono w ustawie.

2. Centra i ośrodki egzaminacyjne uzyskują opłatę za eksploatację bazy, na której przeprowadzone są egzaminy lub ich część, w wysokości określonej w ustawie dla danego typu egzaminu, pomnożoną przez ilość egzaminowanych.

§ 13. 1. Za uczestnictwo w egzaminie członkowie komisji egzaminacyjnej otrzymują wynagrodzenie uzależnione od liczby egzaminowanych osób, w wysokości określonej w ustawie.

2. Wypłaty wynagrodzeń dla egzaminatorów realizują urzędy morski, na terenie których realizowano proces egzaminowania, po dostarczeniu dokumentacji egzaminów.

Rozdział 3

Przewodniczący komisji egzaminacyjnej, jego zastępcy oraz egzaminatorzy

§ 14. Kandydatem na przewodniczącego albo zastępcę przewodniczącego może być osoba posiadająca:

- 1) dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym lub maszynowym oraz dyplom ukończenia wyższej uczelni, albo
- 2) dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym lub maszynowym oraz 5-letnią praktykę pływania na statkach morskich na stanowisku określonym w tym dyplomie.

§ 15.1 Kandydat na egzaminatora powinien posiadać:

- 1) wykształcenie wyższe.
- 2) minimum 5 lat doświadczenia zawodowego:
 - a) na stanowisku bezpośrednio związanym z zakresem egzaminu (modułu) na odpowiedni poziom kompetencji, lub
 - b) w dydaktyce przedmiotów obejmujących zakres funkcji na uczelniach wyższych kształcących kadry morskie według programów nauczania zgodnych z Konwencją STCW;
- 3) kurs przygotowania pedagogicznego;
- 4) kurs obsługi symulatorów wykorzystywanych w egzaminach praktycznych, potwierdzony stosownym certyfikatem posiadanym przez kandydata;
- 5) referencje uczelni morskiej, administracji morskiej, armatora, towarzystwa klasyfikacyjnego;
- 6) certyfikat znajomości języka angielskiego na poziomie testu Merlins, Martel lub odpowiadającego poziomem testu ze słownictwa morskiego w j. angielskim.

2. Kandydaci na egzaminatorów przechodzą szkolenie unifikacyjne w zakresie wymogów, sposobu i procedur egzaminowania, jednakowych dla wszystkich centrów i punktów egzaminacyjnych. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku szkolenia kandydaci uzyskują status egzaminatora na okres 5 lat. Po tym okresie muszą przejść z pozytywnym wynikiem kursy odnowieniowe.

§ 16. Kandydat na przewodniczącego, zastępcę przewodniczącego albo członka komisji egzaminacyjnej dodatkowo:

- 1) odbywa szkolenie w zakresie metod i praktyki egzaminowania;
- 2) w przypadku egzaminowania za pomocą symulatorów – powinien wykazać się praktycznym doświadczeniem na poszczególnych typach symulatorów, zdobytym pod nadzorem i pozytywnie ocenionym przez doświadczonego egzaminatora.

§17. Kandydat na sekretarza komisji egzaminacyjnej powinien posiadać doświadczenie praktyczne w zakresie obsługi organizacyjno-administracyjnej komisji egzaminacyjnej.

§ 18.1. Kandydatów na egzaminatorów zgłaszają morskie jednostki edukacyjne, urzędy morskie, towarzystwa klasyfikacyjne, przedsiębiorstwa armatorskie. Jednostka zgłaszająca powinna załączyć rekomendację zgłaszanego kandydata na egzaminatora.

2. Komisja egzaminacyjna dokonuje wyboru kandydatów na egzaminatorów, spośród osób, o których mowa w ust. 1. Po dokonaniu wyboru, przygotowuje listę egzaminatorów.

3. Komisja egzaminacyjna organizuje szkolenia i egzaminy oraz dokonuje weryfikacji egzaminatorów.

§ 19.1. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej przekazuje się listę egzaminatorów ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej celem jej akceptacji.

2. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej raz do roku przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej aktualne informacje o statusie osób wpisanych na listę egzaminatorów oraz przedstawia nowych kandydatów na egzaminatorów.

3. Po zaakceptowaniu informacji, o której mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sporządza i akceptuje nową listę egzaminatorów.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 20. Osoby, które rozpoczęły szkolenie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, jednak nie później, niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy są egzaminowane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie dotychczasowych przepisów.

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniami:

- 1) Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie trybu przeprowadzania egzaminów i zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej oraz członków komisji dokonujących oceny ośrodków szkoleniowych (Dz. U. Nr 205, poz.1734 oraz Dz. U. z 2008 r., Nr 06, poz. 12);
- 2) Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2004 r. w sprawie regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych oraz kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i członków tych komisji (Dz. U. Nr 262, poz. 2610)

– które zgodnie z art. 142 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim tracą moc z dniem

UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i powołaniem Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych w zakresie sposobu organizacji i przebiegu egzaminów dla marynarzy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz trybu przeprowadzania egzaminów stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 77 ust. 10 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr, poz.), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, a także tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.

Projekt rozporządzenia tworzy nowoczesny system egzaminacyjny, umożliwiając zapewnienie jednolitych, obiektywnych wymagań egzaminacyjnych, niezależnie od miejsca egzaminowania i egzaminatorów. Egzaminy odbywać się będą w morskich jednostkach edukacyjnych, które uzyskają status centrum lub ośrodka egzaminacyjnego. Przewiduje, że kompetencje egzaminatorów będą sprawdzone przez uprawniony organ Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, a potwierdzane corocznie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Tym kompetencje egzaminatorów będą ujednolicone, co gwarantuje wszystkim ubiegającym się o dyplomy morskie egzaminowanie z zakresu wiedzy i umiejętności według jednolitych kryteriów i na równorzędnym sprzęcie.

Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna ułatwi dostęp egzaminowanych do egzaminów – dostęp do centrów i ośrodków egzaminacyjnych w dowolnym okresie, możliwość zdawania egzaminów w częściach, w różnych miejscach i w wybranym czasie. Wdroży systemowy nadzór procesu egzaminowania w miejsce nadzoru osobowego, zależnego od etyki i wiedzy nadzorującego. Zapewni, że niezależnie od miejsca egzaminowania, będzie ono jednolitym procesem, bezstronnego sprawdzenie wiedzy i umiejętności egzaminowanego z zakresu objętego tematyką egzaminu, realizowanym w centrum egzaminacyjnym lub ośrodku egzaminacyjnym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim i utworzeniem centralnej Morskiej komisji Egzaminacyjnej zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych w zakresie sposobu organizacji i przebiegu egzaminów dla marynarzy.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw i dyplomów morskich, gdyż ich uzyskanie warunkowane będzie złożeniem egzaminu z wynikiem pozytywnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, a nie – jak dotychczas – przed jedną z trzech komisji działających przy dyrektorach urzędów morskich.

III. Wyniki konsultacji społecznych

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 12) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Ustanowienie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE) nie spowoduje dodatkowego obciążenia dla budżetu państwa. Obecnie funkcjonują trzy komisje egzaminacyjne przy każdym z Dyrektorów Urzędów Morskich. W ich miejsce powołana zostanie Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Dodatkowo koszty funkcjonowania CMKE oraz opłacenia egzaminatorów pokryte będą ze zwiększonych dochodów z przeprowadzania egzaminów w związku ze zmianą załącznika do ustawy w zakresie opłat za egzaminy. Podwyższenie opłat za egzaminy wynika z faktu, że przedmiotowe opłaty od 2000 r. nie ulegały zmianom. Koszty związane z wynagrodzeniem egzaminatorów i dochody trzech komisji egzaminacyjnych w roku 2008 wyniosły odpowiednio 350 tys. PLN oraz 860 tys. PLN. Pozostała kwota przeznaczona jest na wynagrodzenia Przewodniczących komisji egzaminacyjnych, pracowników sekretariatów komisji oraz opłacenie materiałów i pomieszczeń egzaminacyjnych. Obecnie co roku rezerwowana jest kwota 450 tys. rocznie na wydatki związane z działaniem komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich. Wydatki te nie ulegną zwiększeniu po utworzeniu CMKE.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie bezpiecznej obsługi statku

Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich
- 2) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

§ 2. 1. Statek nie może być używany w żegludze, jeżeli nie jest obsadzony załogą o wymaganym dla bezpieczeństwa morskiego minimalnym składzie.

2. Minimalny skład załogi statku określony powinien być tak, by zapewnić należyty poziom bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego.

§ 3. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku ustala minimalny skład załogi statku biorąc pod uwagę:

- 1) wielkość i typ statku;
- 2) liczbę, wielkość i typ pędników głównych i pomocniczych;
- 3) wyposażenie statku;
- 4) rodzaj przewożonego ładunku;
- 5) częstotliwość zawinięć do portów;
- 6) długość i rodzaj prawdopodobnych rejsów statku;
- 7) rodzaj rejonu żeglugi, w którym statek będzie operował;
- 8) niezbędne kwalifikacje załogi;
- 9) wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy, określone w odrębnych przepisach.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

2. Ustalając minimalny skład załogi statku, dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawarte w rezolucjach A.890(21) oraz A.955(23) dotyczących minimalnej bezpiecznej obsługi.

§ 4. Ustala się wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku dla statków morskich, podlegających Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej 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 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 5. Certyfikaty bezpiecznej obsługi statku, wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) zachowują swoją ważność.

§ 6. Opłaty za czynności przewidziane w rozporządzeniu określa ustawa.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZNEJ OBSŁUGI
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Wydany zgodnie z postanowieniami
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,
1974, z poprawkami
Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

.....
(nazwa państwa - name of the State)

przez
by

.....
(dyrektora urzędu morskigo – the director of the maritime office)

DANE STATKU
PARTICULARS OF SHIP

Nazwa statku
Name of ship

Sygnal rozpoznawczy
Call sign

Numer IMO
IMO number

Bandera
Flag

Port macierzysty
Port of registry

Pojemność brutto

Gross tonn
wg Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969
International Tonnage Convention, 1969

Rodzaj napędu głównego (kW)

Main propulsion power (kW)

Typ statku

Type of ship.....

Silownia okresowo bezwachtowa

Periodically unattended machinery space

tak/nie

yes/no

Rejon żeglugi*

Trading area*

Statek wymieniony w tym certyfikacie jest uznany za statek bezpiecznie obsługiwany, jeśli w czasie przebywania w morzu posiada załogę o ilości osób oraz stopniach/stanowiskach nie mniejszą od wymienionej w poniższej tabeli.
The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/ capacities of personnel specified in the table(s) below.

Stopień / stanowisko Grade/ capacity	Dyplom (prawidło Konwencji STCW**) Certificate (STCW regulation**)	Ilość osób Number of persons

Wymagania specjalne lub warunki, jeżeli takie istnieją:
Special requirements or conditions, if any:

Wydano w w dniu miesiąc i rok.....
Issued at on the day of month and year

Pieczęć urzędu morskigo
Seal of the maritime office

.....
Podpis dyrektora urzędu morskigo
Signature the director of the maritime office

*Gdzie wprowadzony jest obszar żeglugi inny niż nieograniczony, należy włączyć do certyfikatu wyraźny opis tego obszaru.

* Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description of the trading area should be included in the document.

**Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r.

**International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezpiecznej obsługi statku stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 80 ust. 3 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr, poz.), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich oraz wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością wydawania przez administrację morską certyfikatu bezpiecznej obsługi statku, wynikającym z prawidła V/13 Konwencji SOLAS, w projekcie rozporządzenia definiuje się kryteria, którymi kierować się będą dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Projekt, celem zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statku oraz dbałości o ochronę środowiska morskiego, uwzględnia wytyczne IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku. W projekcie określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania kryteriów, którymi kierować się będą dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. W projekcie określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na dyrektorów urzędów morskich jako organy uprawnione na mocy ustawy do określenia składu załogi statku niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego.

III. Wyniki konsultacji społecznych

...

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRÓW OBRONY NARODOWEJ
ORAZ SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

z dnia

**w sprawie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu
zderzeniom na morzu do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży
Granicznej i Policji**

Na podstawie art. 83 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z roku 1972, załączone do 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), stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z uwzględnieniem § 2.

2. Powołane w rozporządzeniu prawidła, ustępy, litery i punkty bez bliższego określenia oznaczają prawidła, ustępy, litery i punkty Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z roku 1972, o których mowa w ust. 1.

§ 2. Zgodnie z prawidłem 1 lit. c) i e) ustala się, że:

1) jednostki pływające o długości większej niż 50 m mogą nie pokazywać drugiego światła określonego w prawidłe 23 lit. a) pkt ii);

2) światło określone w prawidłe 23 lit. a) pkt i) może znajdować się niezależnie od szerokości jednostki pływającej na wysokości mniejszej niż 6 m nad jej kadłubem (mniejszej niż określona w załączniku I ust. 2 lit. a) pkt i), jednak powyżej świateł burtowych określonych w załączniku I ust. 2 lit. g);

3) jednostki pływające w czasie postoju na kotwicy, które nie mogą mieć świateł określonych w prawidłe 22 lit. a), w prawidłe 30 lit. a) i b) oraz w załączniku I ust. 2 lit. k) – niezależnie od długości – powinny pokazywać jedno lub dwa białe światła widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich; jedno z tych świateł, jeżeli

pokazywane są dwa, powinno być umieszczone na rufie jednostki pływającej, na wysokości większej niż 1 m nad kadłubem, a drugie – na dziobie, na wysokości większej niż światło na rufie; jeżeli jest pokazywane jedno światło białe, powinno być ono umieszczone na dziobie;

4) w zespole jednostek pływających znajdujących się w drodze lub stojących na kotwicy jedna z tych jednostek może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone na szczycie masztu, niezależnie od innych wymaganych świateł;

5) w zespole jednostek pływających stojących na kotwicy jedna lub kilka tych jednostek może pokazywać, niezależnie od innych wymaganych świateł, jedno niebieskie światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone na rei masztu;

6) jednostki pływające idące w zespole jedna za drugą, z wyjątkiem ostatniej, oprócz światła rufowego określonego w prawidło 21 lit. c) oraz w prawidło 22 lit. a), b) i c), mogą pokazywać jedno lub dwa dodatkowe światła świecące w kierunku rufy w sektorze około 10°, umieszczone w płaszczyźnie symetrii jednostki pływającej; górne światło powinno znajdować się na grotmaszcie lub na specjalnym wsporniku, a dolne – nad światłem rufowym określonym w prawidło 21 lit. c) oraz w prawidło 22 lit. a), b) i c);

7) jednostki pływające, które zabezpieczają ćwiczenia okrętów podwodnych Marynarki Wojennej, powinny dodatkowo pokazywać:

- a) w dzień sygnał „NE2” według Międzynarodowego Kodu Sygnałów,
- b) w nocy, niezależnie od innych wymaganych świateł, trzy niebieskie światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone jedno pod drugim na rei masztu;

8) jednostki pływające prowadzące strzelanie, niezależnie od innych wymaganych świateł i znaków:

- a) w dzień podnoszą czerwoną prostokątną flagę o rozmiarach typowych flag sygnałowych Międzynarodowego Kodu Sygnałów,
- b) w nocy pokazują na maszcie czerwone światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone ponad światłem białym określonym w prawidło 23 lit. a) pkt i);

9) jednostki pływające Straży Granicznej w czasie realizacji zadań z zakresu ochrony granicy państwowej pokazują w nocy, jako oznaki odróżniające je od innych jednostek pływających:

- a) dwa zielone światła widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich, umieszczone na maszcie pionowo jedno pod drugim w odległości około 1 m między nimi; dolne światło zielone powinno znajdować się nie niżej niż 0,5 m pod światłem białym określonym w prawidło 23 lit. a) pkt i); na jednostkach o długości do 12 m dopuszcza się odległości mniejsze pomiędzy tymi światłami albo

b) jedno pulsujące światło zielone widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich, jeżeli ze względów konstrukcyjnych nie mogą spełnić warunków, o których mowa w lit. a);

10) jednostki pływające Policji, pełniące służbę i będące w drodze, powinny pokazywać dodatkowo jedno niebieskie światło widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich umieszczone pionowo pod światłem określonym w prawie 23 lit. a) pkt i).

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

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu stosowania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 83 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji zawartych 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).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Marynarka Wojenna,
- 3) Straż Graniczna,
- 4) Policja.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi

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

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwane dalej „statkami”.

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

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej;
- 2) jachtów morskich;
- 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 udających 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

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

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. Ilekróć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – oznacza to ustawę z dnia ... 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 portamiorskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) żegludze krajowej – oznacza to żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) żegludze osłoniętej – 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 Roztoką Odrzańską, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4 na Kanale Piastowskim i Zalewie Kamieńskim;
- 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 prawidło 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 osłonięty 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 prawidło 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 osłonięty 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 podróże w żegludze krajowej;
- 2) kategoria A2 – statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze osłoniętej;
- 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 należytych 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. Świadczenia 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 odnotowany 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 nasłuchu 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 międzynarodowych 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, osłoniętej 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 morskiego.

§ 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 zanieczyszczaniu, 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 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, zwanej dalej „dyrektywą 2009/45/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 2009/45/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 określonego 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 2009/45/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 2009/45/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 2009/45/WE;

3) klasy C i D – powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania:

a) określone w rozdziale III załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, dotyczące środków ratunkowych oraz

b) określone przepisami państwa bandery, odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonego przepisami rozdziałów II-1 i II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/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 2009/45/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 wymagania stateczności, z zastrzeżeniem § 42.

2. Inne wymagania prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS nie muszą być spełnione, jeżeli spełnione są szczególne wymagania 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. ⁽¹⁾ Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego może uznać wyniki próby modelowej – przeprowadzonej dla danego statku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku do załącznika I do dyrektywy Rady 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286) – 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 wymagania stateczności.

5. ⁽²⁾ O ile to możliwe i zgodne z przeznaczeniem statku, szczególne wymagania stateczności stosuje się, używając wytycznych określonych w załączniku II do dyrektywy Rady 2003/25/WE w sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro.

§ 35. Do wyznaczenia poziomu wody na pokładzie samochodowym promów pasażerskich typu ro-ro stosuje się szczególne wymagania 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 wymagania 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. Świadczenie 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) – stronami 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 żegludze 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

Przepis końcowy

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

**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 prawie 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_r) wynosi co najwyżej 0,3 m,
 - 0,0 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi co najmniej 2,0 m,
 - wartości pośrednie, wyznaczone za pomocą interpolacji liniowej, jeżeli pozostała wolna burta po uszkodzeniu (f_r) 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 uwidocznione w dokumentach bezpieczeństwa statku.

5) W celu szacunkowej oceny efektu działania wody, o której mowa w pkt 1, stosuje się następujące wymagania:

- a) gródź 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 wymagań 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 wytrzymywać ciśnienie hydrostatyczne, jakie może wystąpić w stanach awaryjnych statku. Wysokość grodzi powinna wynosić co najmniej 4 m, chyba że poziom powierzchni wody h_w jest niższy niż 0,5 m. W przypadku gdy poziom powierzchni wody h_w jest niższy niż 0,5 m, wysokość grodzi h_{gr} oblicza się według wzoru:

$$h_{gr} = 8h_w.$$

Minimalna wysokość grodzi nie może być mniejsza niż 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_r) 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 klapy zapobiegające wdarciu się wody na pokład ro-ro, umożliwiające jednocześnie odprowadzenie wody zgromadzonej na tym pokładzie,
- f) w przypadku przyjęcia, że została uszkodzona gródź 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.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, mając na uwadze postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Projekt rozporządzenia wdraża również, dyrektywę 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, uprawiających żeglugę krajową.

Każdy statek używany w żegludze morskiej powinien spełniać określone wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, załogi oraz pasażerów znajdujących się na pokładzie. Projekt rozporządzenia określa warunki, aby te określone wymagania zostały spełnione przez statek. Określa też wyposażenie jakie statek powinien posiadać w zakresie bezpieczeństwa jak również zasady określania sytuacji zagrożenia oraz sposoby zapobiegania takim sytuacjom.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) armatorów statków,
- 2) urzędy morskie.

2. Konsultacje społeczne

(...)

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie oznakowania polskich obszarów morskich

Na podstawie art. 86 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

§ 2. Określone w rozporządzeniu sposoby oznakowania nawigacyjnego pływającymi znakami nawigacyjnymi, zwanymi dalej „pławami”, oraz stałymi znakami nawigacyjnymi, zwanymi dalej „stawami” albo „dalbami”, zgodnie z systemem oznakowania nawigacyjnego przyjętym przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich (IALA), dla Regionu A, dotyczą:

- 1) bocznych granic osi torów wodnych lub kanałów;
- 2) przeszkód naturalnych lub innych przeszkód nawigacyjnych, w szczególności niebezpiecznych wraków;
- 3) przeszkód nawigacyjnych opisanych jako „nowe niebezpieczeństwo”;
- 4) akwenów specjalnych, w tym akwenów, na których uprawianie żeglugi może być uregulowane przepisami szczególnymi;
- 5) innych obiektów ważnych dla bezpieczeństwa żeglugi, w tym w szczególności mostów, platform wiertniczych i morskich elektrowni wiatrowych.

§ 3. 1. Wprowadza się następujące rodzaje znaków nawigacyjnych:

- 1) znaki boczne – służące do wyznaczenia lewej i prawej granicy (strony) drogi wodnej. Znaki te stosowane są zgodnie z przyjętym kierunkiem oznakowania. Obserwator poruszający się od strony morza do portu, ujścia rzeki lub innej drogi wodnej, zgodnie z kierunkiem oznakowania, po prawej burcie powinien widzieć znak prawej strony, po lewej zaś burcie

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

– znak lewej strony toru wodnego. W wyjątkowych przypadkach kierunek oznakowania nawigacyjnego bocznego może być określony przez służby oznakowania nawigacyjnego urzędów morskich w inny sposób; w szczególności kierunek oznakowania wyznaczający drogę wodną przy opływaniu wysp lub w cieśninach łączących otwarte wody morskie może być zgodny z kierunkiem ruchu wskazówek zegara.

Numeracja znaków nawigacyjnych rozpoczyna się od strony morza (na początku toru wodnego), przy czym numery nieparzyste – określają znaki nawigacyjne po prawej stronie toru wodnego, a numery parzyste – znaki po lewej jego stronie.

Oznaczenia literowe znaków stosuje się tylko wówczas, gdy znaki nawigacyjne wystawione są po jednej stronie toru wodnego. Również w tym wypadku oznaczenia w kolejności liter alfabetu biorą początek od strony morza;

2) znaki kardynalne – służące do:

- a) wskazania, że najgłębsza woda znajduje się po tej stronie znaku, od której pochodzi jego nazwa: północny (N), wschodni (E), południowy (S) i zachodni (W),
- b) wskazania bezpiecznej strony, którą należy minąć przeszkodę; nazwa znaku wskazuje stronę, po której należy znak omijać,
- c) zwrócenia uwagi na utrudnienia na torze wodnym, takie jak: zakole (zakręt), skrzyżowanie torów wodnych, rozwidlenie toru wodnego, kraniec mielizny;

3) znaki odosobnionego niebezpieczeństwa – określające spłylenie daleko od brzegu, wysepkę oddzieloną od lądu wąskim przesmykiem, wrak statku, jak i inne przeszkody nawigacyjne, będące następstwem działalności człowieka. Ustawia się je albo zamocowuje na lub ponad odosobnionym niebezpieczeństwem rozciągającym się w ograniczonym rejonie, dookoła którego woda jest żeglowna;

4) znaki bezpiecznej wody – służące do wskazania, że wokół znaku woda jest żeglowna. Stosowane są do wyznaczenia linii środkowej lub osi toru wodnego lub – alternatywnie – jako znaki boczne lub kardynalne dla wskazania podejścia od lądu, jak również do wskazania najlepszego miejsca przejścia pod stałym mostem;

5) znaki specjalne – służące do oznaczania specjalnego rejonu lub obiektu, o którym informują odpowiednie dokumenty lub publikacje nautyczne. Znakami specjalnymi oznakowuje się w szczególności:

- a) strefy rozgraniczenia ruchu, w przypadkach, w których stosowanie konwencjonalnego oznakowania toru wodnego może wprowadzić w błąd,
- b) wysypiska odpadów,
- c) strefy ćwiczeń wojskowych,

- d) kable lub rurociągi,
- e) strefy rekreacyjne,
- f) inne linie i obszary, w szczególności granicę państwa, kotwiczowiska;

6) znak „nowe niebezpieczeństwo” – oznaczający nowo wykrytą przeszkodę nawigacyjną, której jeszcze nie podano do wiadomości w dokumentach lub publikacjach nautycznych. Oznacza on zarówno nową przeszkodę naturalną, w szczególności piaszczystą mieliznę, skałę, jak i przeszkodę powstałą na skutek działalności człowieka, w szczególności wrak.

2. Wzory znaków nawigacyjnych, o których mowa w ust. 1, ich zastosowanie, a w szczególności sposób ich rozmieszczenia, konstrukcję, kształt, kolorystykę, charakterystykę świateł i znaki szczytowe, a także sposób i wzory oznakowania przejść żeglownych pod stałymi mostami, platform wiertniczych oraz morskich elektrowni wiatrowych określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Sposób oznakowania polskich obszarów morskich znakami nawigacyjnymi innymi niż określone w rozporządzeniu, w szczególności: światłami sektorowymi, światłami i znakami nabieżnikowymi, superpławami, latarniowcami, latarniamiorskimi, określają zarządzenia dyrektorów właściwych terytorialnie urzędów morskich, z uwzględnieniem zaleceń wydawanych przez IALA.

§ 5. 1. W zależności od lokalnych potrzeb i warunków można stosować jeden rodzaj znaków nawigacyjnych lub kombinację znaków nawigacyjnych, o których mowa w § 3 ust. 1.

2. Znaki nawigacyjne mogą być oznaczone cyframi, literami lub kombinacjami liter i cyfr, nazwami bądź skrótami nazw.

§ 6. 1. Pławy dzielą się na pławy świetlne i pławy nieświejące.

2. Pławy świetlne określa charakterystyka światła, kształt i kolor pławy oraz znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji.

3. Pławy nieświejące określa kształt, kolor pławy, znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji, oraz kolor światła, jaki powinien dawać materiał odblaskowy, jeżeli pława jest nim pokryta.

§ 7. Na okres zimy pławy wszystkich typów mogą być zastępowane pławami cygarowymi.

§ 8. 1. W zależności od rodzaju pławy do malowania używa się farb koloru czerwonego, zielonego, czarnego, żółtego oraz białego.

2. Jeżeli pławę zastępuje znak nawigacyjny stały, powinien on być pomalowany w taki sam sposób jak pława.

§ 9. Znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w radarowe urządzenia odzewowe (rakony) lub w elektronicznie aktywne reflektory radarowe.

§ 10. Jeżeli znak nawigacyjny pokryty jest materiałem odblaskowym, to powinien on dawać światło odbite koloru: czerwonego, zielonego, niebieskiego, żółtego lub białego, w kombinacjach przewidzianych dla odpowiednich rodzajów oznakowania.

§ 11. 1. Pławy świetlne powinny być wyposażone w reflektory radarowe zamontowane i pomalowane w taki sposób, aby nie utrudniały identyfikacji znaku.

2. Pozostałe znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w reflektory radarowe, zamontowane i pomalowane w sposób, o którym mowa w ust. 1.

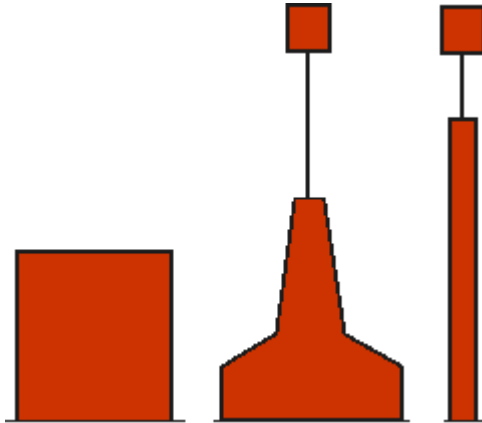
§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

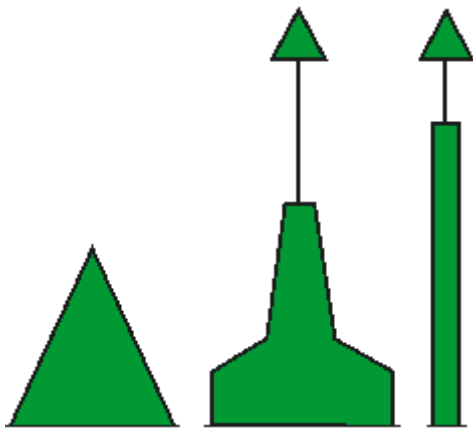
WZORY ZNAKÓW NAWIGACYJNYCH I ICH ZASTOSOWANIE

Znaki boczne (§ 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia)

Rys. 1. Znaki lewej strony

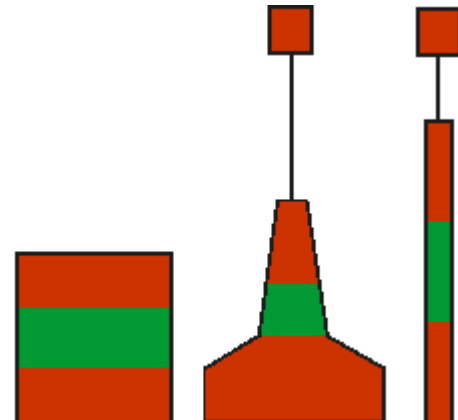


Rys. 2. Znaki prawej strony

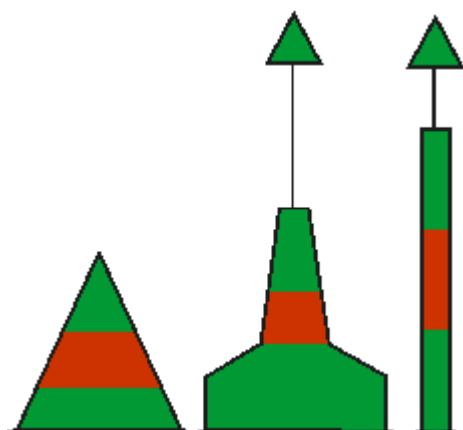


Rozdzielenie toru

Rys. 3. Główny tor w prawo



Rys. 4. Główny tor w lewo



1. Pławy znajdujące się na krawędziach torów wodnych kanałów powinny posiadać następujące cechy:

1) znaki nawigacyjne boczne lewej strony (rys. 1):

- a) kształt - walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czerwony,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, czerwony walec - stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwony, poziomy pas i czerwony kwadrat,
- e) światło (jeżeli jest) - czerwone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego;

2) znaki nawigacyjne boczne prawej strony (rys. 2):

- a) kształt - stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - zielony,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, zielony stożek zwrócony wierzchołkiem do góry - stosowany na pławach innych niż stożkowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - zielony, poziomy pas oraz zielony trójkąt,
- e) światło (jeżeli jest) - zielone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego.

2. Pławy znajdujące się na rozdzielaniu toru powinny posiadać następujące cechy:

1) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w prawo (rys. 3):

- a) kształt - walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czerwony, z jednym szerokim, zielonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, czerwony walec - stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwony, poziomy pas i czerwony kwadrat,
- e) światło (jeżeli jest) - czerwone, błyskowe złożone B (2+1), według terminologii międzynarodowej FI (2+1);

2) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w lewo (rys. 4):

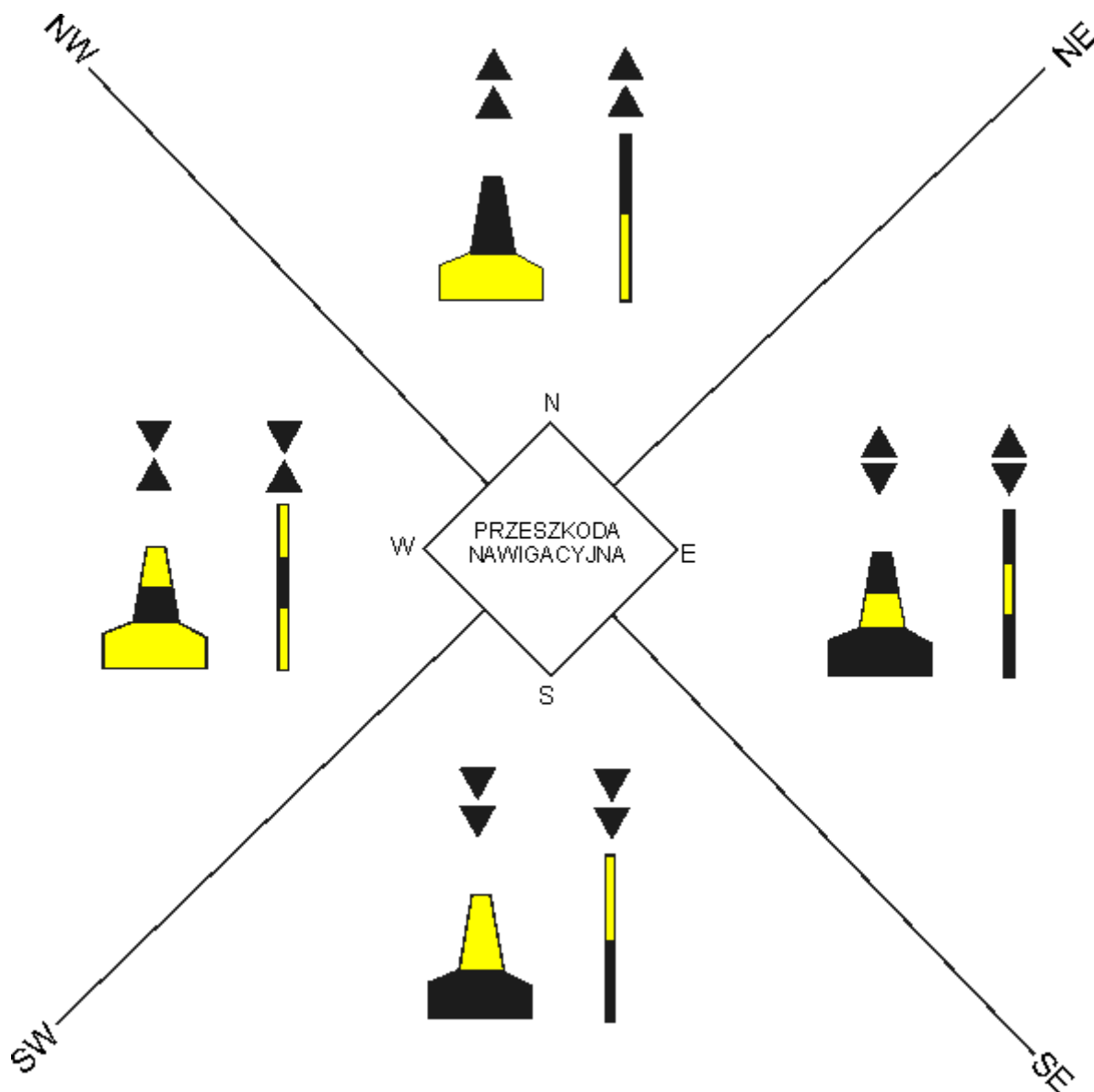
- a) kształt - stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,

- b) kolor - zielony, z jednym szerokim, czerwonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, zielony stożek zwrócony wierzchołkiem do góry - stosowany na pławach innych niż stożkowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - zielony, poziomy pas i zielony trójkąt,
- e) światło (jeżeli jest) - zielone, błyskowe złożone B (2+1), według terminologii międzynarodowej FI (2+1).

3. Światła oznakowania bocznego mogą być również stosowane na dalbach i innych znakach stałych, jeżeli stanowią one oznakowanie boczne toru wodnego.

Znaki kardynalne (§ 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia)

Rys. 5



4. Znaki nawigacyjne kardynalne w postaci pław (rys. 5) powinny posiadać następujące cechy:

1) gdy znajdują się w kwadrancie północnym (N):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czarny nad żółtym,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do góry,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - niebieski, poziomy pas na czarnej części oraz żółty poziomy pas na żółtej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające - M lub szybko migające - MV, według terminologii międzynarodowej Q lub VQ;

2) gdy znajdują się w kwadrancie wschodnim (E):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czarny z szerokim poziomym, żółtym pasem,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone podstawami do siebie,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - dwa niebieskie poziome pasy na górnej czarnej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające grupowe - M(3) 10s lub szybko migające grupowe - MV(3) 5s, według terminologii międzynarodowej Q(3) 10s lub VQ(3) 5s;

3) gdy znajdują się w kwadrancie południowym (S):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - żółty nad czarnym,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami w dół,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - żółty poziomy pas na żółtej części i niebieski poziomy pas na czarnej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające złożone - M(6)+BI 15s lub szybko migające złożone - MV(6)+BI 10s, według terminologii międzynarodowej Q(6)+LFI 15s lub VQ(6)+LFI 10s;

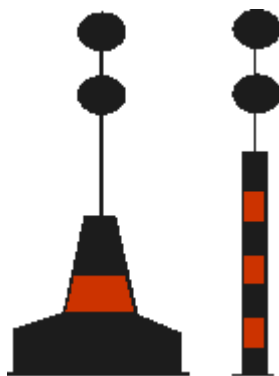
4) gdy znajdują się w kwadrancie zachodnim (W):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - żółty z szerokim poziomym czarnym pasem,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do siebie,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - dwa poziome żółte pasy na górnej żółtej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające złożone - M(9) 15s lub szybko migające złożone - MV(9) 10s, według terminologii międzynarodowej Q(9) 15s lub VQ(9) 10s.

5. Stawy oznakowania kardynalnego mogą przyjmować kształt dowolny, nie powinien on jednak utrudniać identyfikacji koloru znaku i w miarę możliwości powinny posiadać znak szczytowy.

Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (§ 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia)

Rys. 6

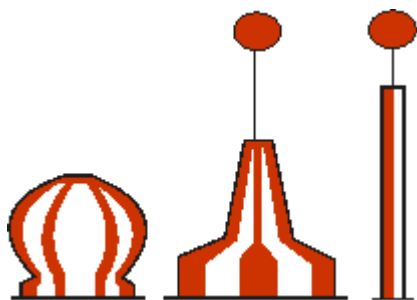


6. Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (rys. 6) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt - dowolny, lecz niekolidujący ze znakami bocznymi, przy czym w wypadku pław stosuje się kształt kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor - czarny, z jednym lub więcej szerokimi, poziomymi, czerwonymi pasami;
- 3) znak szczytowy - dwie czarne kule jedna nad drugą, przy czym znak powinien być tak duży, jak to tylko możliwe i z wyraźnym prześwitem pomiędzy kulami;
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - jedna lub więcej par poziomych niebiesko-czerwonych pasów;
- 5) światło (jeżeli jest) - białe, błyskowe grupowe - B(2), według terminologii międzynarodowej FI(2).

Znaki bezpiecznej wody (§ 3 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia)

Rys. 7

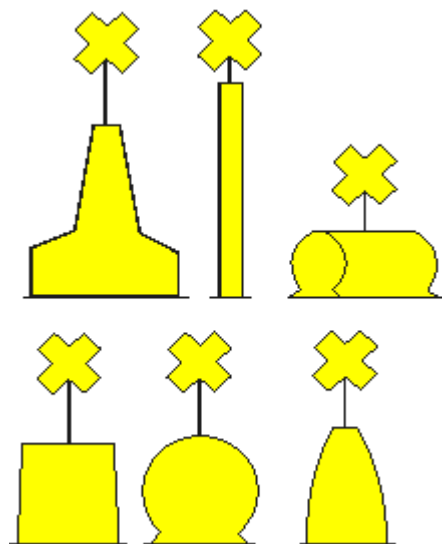


7. Pławy będące znakami bezpiecznej wody (rys. 7) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt - kulisty, kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor - czerwone i białe pionowe pasy;
- 3) znak szczytowy - pojedyncza, czerwona kula - stosowany jest na pławach innych niż kuliste;
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwone i białe pasy poziome lub pionowe;
- 5) światło (jeżeli jest) - białe, izofazowe - I albo przerywane - P lub odblaskowe - BI 10s, względnie litera kodu Morse'a "A" - Mo (A), według terminologii międzynarodowej Iso, Oc, LFI 10s albo Mo (A).

Znaki specjalne (§ 3 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia)

Rys. 8



8. Znaki specjalne w postaci pław (rys. 8) powinny posiadać następujące cechy:

1) kształt dowolny, wyróżniający się spośród innych (rys. 8a), lecz gdy znak wskazuje stronę przejścia, powinien być on zgodny ze znakami nawigacyjnymi systemu bocznego i bezpiecznej wody (rys. 8b);

2) kolor - żółty;

3) znak szczytowy (jeżeli jest) - pojedynczy, "leżący" (X) żółty krzyż (rys. 8);

4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - pojedynczy poziomy, żółty pas;

5) światło (jeżeli jest) - żółte, rytm dowolny, lecz inny niż dla oznakowania kardynalnego, odosobnionego niebezpieczeństwa i bezpiecznej wody; pławy ODAS powinny posiadać światło błyskowe grupowe - B (5) 20s, według terminologii międzynarodowej FI (5) 20s.

9. Zastosowanie znaków specjalnych do dodatkowego oznakowania akwenu lub przeszkody, innych niż wymienione w § 3 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia, nie może kolidować z zasadami oznakowania nawigacyjnego określonymi w rozporządzeniu.

Znaki "nowe niebezpieczeństwo" (§ 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia)

10.1. Nowe niebezpieczeństwo powinno być oznaczone za pomocą jednego lub więcej znaków systemu kardynalnego albo systemu bocznego.

10.2. Jeżeli niebezpieczeństwo jest szczególnie poważne, przynajmniej jeden ze znaków oznaczających to niebezpieczeństwo powinien być zdublowany.

11. Każdy znak nawigacyjny świetlny zastosowany w celu oznakowania nowego niebezpieczeństwa powinien być wyposażony w światło migające - M lub szybko migające - MV z oznakowania kardynalnego, według terminologii międzynarodowej Q lub VQ lub wyposażony w światło oznakowania bocznego.

12. Każdy dublujący znak nawigacyjny powinien być we wszystkich szczegółach identyczny ze znakiem zasadniczym.

13. Na znaku nawigacyjnym oznaczającym nowe niebezpieczeństwo może być zainstalowany rakon z literą kodu Morse'a "D" - Mo (D), dający na ekranie radarowym echo o długości odpowiadającej 1 Mm.

Oznakowanie przejść żeglownych pod stałymi mostami, platform wiertniczych oraz morskich elektrowni wiatrowych (§ 4 rozporządzenia)

14. **Przejścia żeglowne pod stałymi mostami** wymagają dodatkowego oznakowania, w szczególności w sytuacji ograniczonego prześwitu pod mostem, małych głębokości wody czy możliwości kolizji z filarem mostu.

15.1. W przypadkach określonych w ust. 14 załącznika, jeżeli okaże się, że konieczne lub pożądane jest wskazanie statkom najbardziej odpowiedniego miejsca przejścia pod mostem, oznakowuje się "najlepszy punkt przejścia".

15.2. Najlepszy punkt przejścia określa dyrektor właściwego urzędu morskiego przy uwzględnieniu następujących czynników:

- 1) możliwy maksymalny prześwit;
- 2) głębokość wody pod mostem, szczególnie gdy nie jest ona równomierna;
- 3) ochrona filarów mostu i inne przeszkody;
- 4) potrzeby żeglugi jedno- lub dwukierunkowej.

16. Sposób oznakowania przejść żeglownych pod mostami powinien być zgodny z powszechnie przyjętym kierunkiem oznakowania toru wodnego przez znaki systemu bocznego.

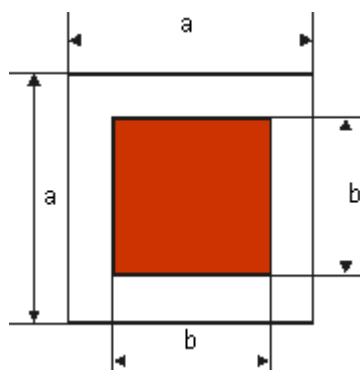
17. Oznakowanie dzienne (jeśli jest wymagane) powinno się charakteryzować w następujący sposób:

1) jeżeli żegluga odbywa się na całej rozpiętości przejścia (przęsła), znaki powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest możliwa tylko w części rozpiętości przęsła, to znaki powinny być umieszczone na lub pod przęsłem tak, by wskazywały granice części żeglownej;

2) granice przejścia powinny być oznakowane w następujący sposób:

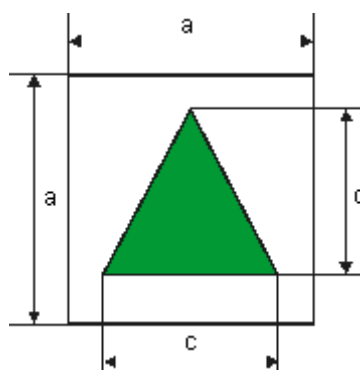
a) lewa strona - tablica pokazująca czerwony kwadrat na białym tle (rys. 9),

Rys. 9



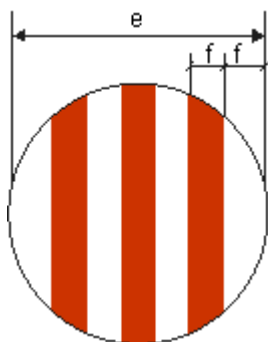
b) prawa strona - tablica pokazujący zielony trójkąt równoboczny, wierzchołkiem skierowany do góry, na białym tle (rys. 10);

Rys. 10



3) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez okrągłą tablicę pomalowaną w czerwono-białe pasy (rys. 11).

Rys. 11



Wymiary w mm	
a	1.000
b	600
c	750
d	650
e	1.050
f	150

18. Oznakowanie nocne powinno się charakteryzować następującymi cechami:

1) do oznakowania granic kanału żeglugowego powinny być wykorzystane czerwone i zielone światła o określonym rytmie przewidzianym dla światel nawigacyjnych oznakowania bocznego. Jeżeli żegluga jest możliwa na całej rozpiętości przejścia (przęsła), światła powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest dostępna tylko w rozpiętości przęsła, światła powinny być umieszczone pod przęsłem albo na pławach lub stawach na wodzie, ustawionych tak, aby wskazywały granice części żeglownej;

2) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez białe światło lub światła o charakterystyce światła bezpiecznej wody, umieszczone pod przęsłem;

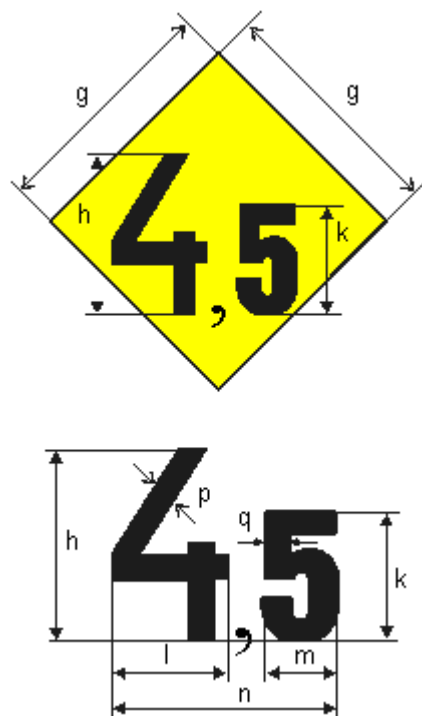
3) jako alternatywne do światel nawigacyjnych można stosować tablice opisane w ust. 17 pkt 2 i 3 załącznika dodatkowo podświetlone reflektorami;

4) tablice oznakowania dziennego mogą być dla łatwiejszego rozpoznania w ciągu nocy pokryte materiałami odblaskowymi o odpowiednim kolorze.

19.1. Każdy most powinien być wyposażony w znak informujący o prześwicie pod konstrukcją dla średniego stanu wody. Znak taki stanowi tablica (rys. 12) pokazująca pochylony kwadrat koloru żółtego, na którym podana jest wartość prześwitu wyrażona w

metrach i dziesiątkach metra (liczba jest koloru czarnego). Tablica powinna być umieszczona na prześle nad przejściem.

Rys. 12

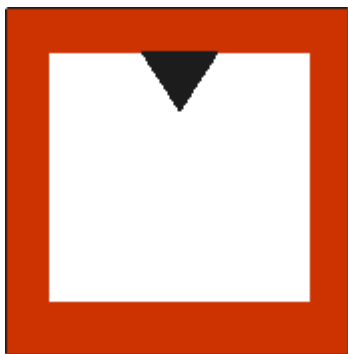


Wymiary w mm

g	h	k	l	m	n	p	q
900	500	400	300	240	700	55	45

19.2. Na torach wodnych wspólnych dla żeglugi morskiej i śródlądowej zamiast znaku, o którym mowa w ust. 19.1, może być zamiennie stosowany znak żeglugi śródlądowej, informujący o ograniczonej wysokości prześwitu nad zwierciadłem wody (rys. 13). Dodatkowo stosowany może być znak informujący o ograniczonej głębokości (rys. 14) oraz znak informujący o ograniczonej szerokości przejścia (rys. 15).

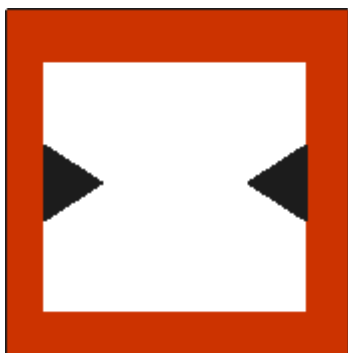
Rys. 13



Rys. 14



Rys. 15



Na powyższe znaki można nanieść liczby wskazujące odpowiednio wysokość, głębokość i szerokość przejścia. Cyfry powinny być koloru czarnego.

20. Rozmiary tablic przedstawionych na rysunkach mogą być zmienione stosownie do sytuacji za zgodą służb oznakowania nawigacyjnego właściwego urzędu morskiego.

21. W warunkach ograniczonej widoczności do ostrzeżenia statku o istnieniu mostu mogą być stosowane jeden lub więcej sygnałów mgławych. W tym celu może być używany dowolny typ sygnału mgławego. Jeżeli używanych jest wiele sygnałów mgławych umieszczonych w różnych punktach mostu lub na jego podporach, to każdy z tych sygnałów powinien posiadać inną charakterystykę.

22. Do wskazania najlepszego punktu przejścia pod mostem może być używany rakon krótkiego zasięgu. Władze zamierzające wykorzystać rakon do oznakowania wielu prześel

mostu muszą zbadać wszelkie ograniczenia techniczne, które mogą zaistnieć. Radarowe echa rakonów nie powinny utrudniać identyfikacji ech innych obiektów.

23. **Platformy wiertnicze** powinny być oznakowane przez jedno lub więcej świateł białych o charakterystyce: litera Morse'a "U" - okres 15s-Mo (U) 15s, w ten sposób, by na każdym kierunku co najmniej jedno światło było widoczne przez zbliżające się statki.

24. Na platformie powinny być zainstalowane dodatkowo:

- 1) rakon - sygnał Morse'a "U" - praca ciągła;
- 2) nautofon - sygnał Morse'a "U" - okres 30s;
- 3) radiolatarnia - sygnał rozpoznawczy PB, częstotliwość 339 kHz, czynna podczas lotów śmigłowca.

25. **Morskie elektrownie wiatrowe** powinny być oznakowane zgodnie ze sposobem oznakowania nawigacyjnego przyjętym w rozporządzeniu, tak aby były odróżnialne w ciągu dnia i w nocy, a ponadto spełniały podane niżej warunki:

- 1) narożniki i inne punkty zmiany kierunku granicy farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane za pomocą światła błyskowego koloru żółtego o charakterystyce światła podanej dla "znaku specjalnego", tak aby były widoczne z każdego kierunku i miały zasięg nominalny co najmniej pięciu mil morskich. Granice farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane wzdłuż obwodu lub wewnątrz farmy w odstępach nie większych niż dwie mile morskie, światłem błyskowym koloru żółtego o innej charakterystyce i zasięgu niż światła określone dla znaku specjalnego;
- 2) światła na wieżach elektrowni wiatrowych powinny być zamontowane na najwyższym punkcie wieży ponad największym obserwowanym stanem wody poniżej najniższego punktu łuku, jaki kreślą łopaty rotora;
- 3) ze względu na potrzebę dokładnej identyfikacji na farmach elektrowni wiatrowych należy dodatkowo zamontować: rakony, reflektory radarowe lub wzmacniacze ech radarowych.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oznakowania polskich obszarów morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich. Wprowadzony system jest zgodny z systemem oznakowania nawigacyjnego przyjętym przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich (IALA), dla Regionu A.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia
w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej**

Na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej;
- 2) strefy całorocznej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

§ 2. Wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, o których mowa w § 1 pkt 1, są określone w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Strefy całorocznej eksploatacji statków pasażerskiej żeglugi krajowej stanowią polskie obszary morskie.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

WYKAZ OBSZARÓW PASAŻERSKIEJ ŻEGLUGI KRAJOWEJ

§1. Wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej został sporządzony w formie map i podzielony na części zgodnie z terytorialną właściwością lokalnych organów administracji morskiej (Dyrektorów Urzędów Morskich odpowiednio w Szczecinie, Słupsku oraz Gdyni):

- a) część 1 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – rys. 1, rys. 2;
- b) część 2 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – rys. 3;
- c) część 3 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku – rys. 4;

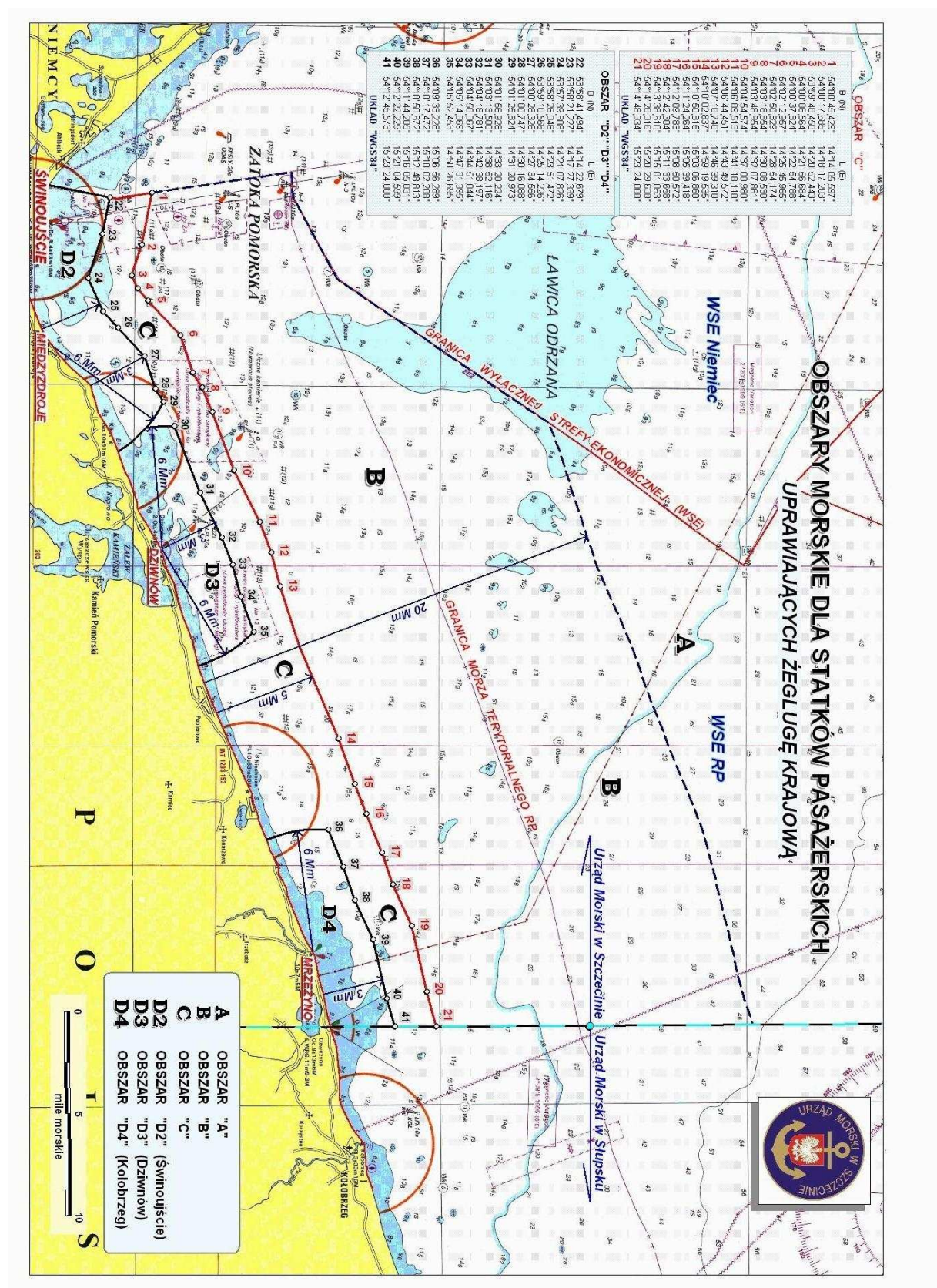
§2. Zastosowane na mapach skróty i symbole oznaczają odpowiednio:

- a) litera „A” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy A, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D ;
- b) litera „B” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy B, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- c) litery „C” oraz „C1” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy C, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia określonego w odrębnych przepisach oraz bieżących ogłoszeniach Kapitanatów i Bosmanatów Portów, oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali² równej 2,5 m jest niższe od 10 % w ciągu:
 - i) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
 - ii) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie;

²⁾ Rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej największej wysokości fal zaobserwowanych na danym obszarze.

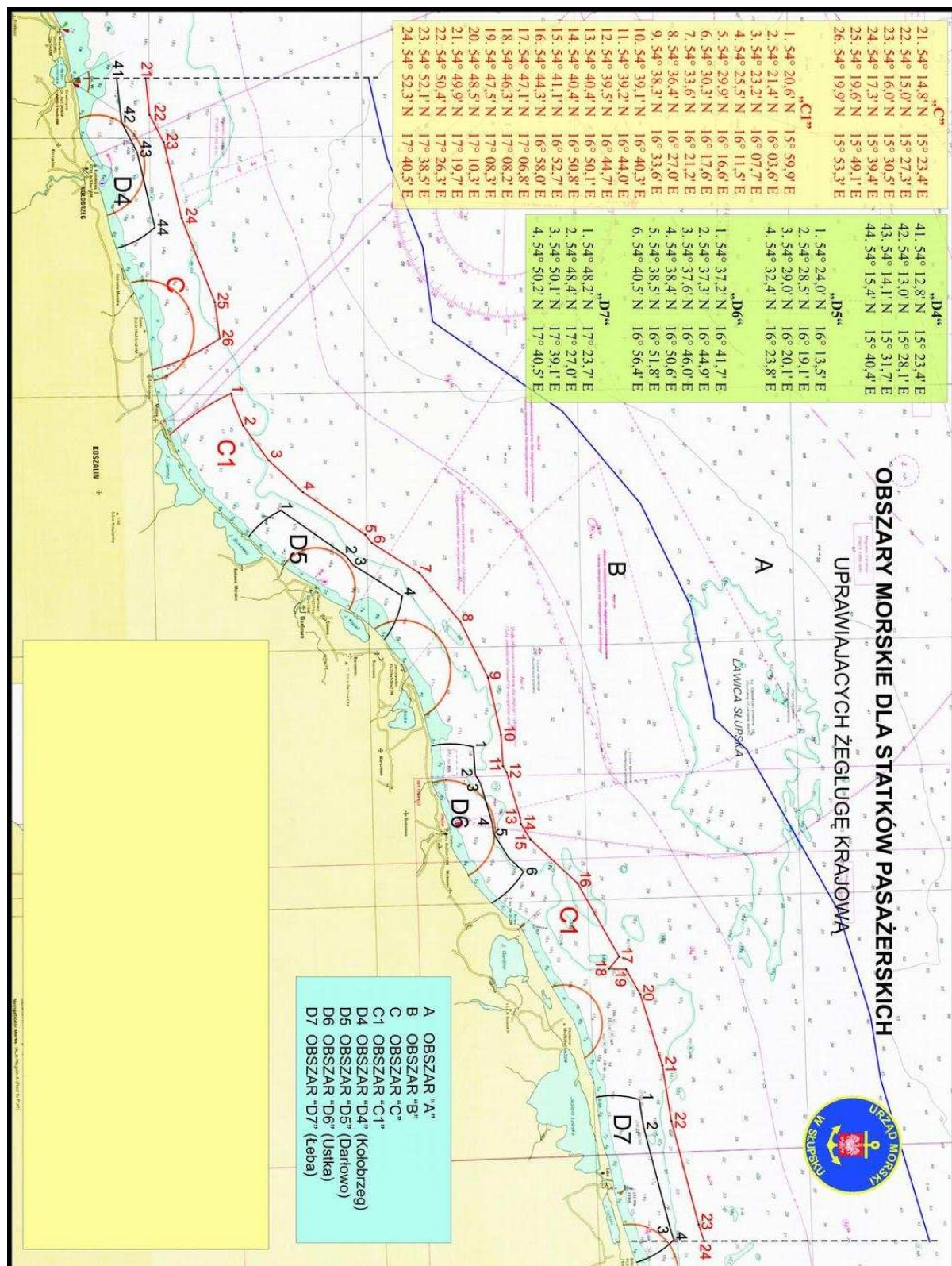
- d) litery „D1”, „D2”, „D3”, „D4”, „D5”, „D6”, „D7”, „D8”, „D9”, „D10” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy D, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia od miejsca schronienia określonego w odrębnych przepisach oraz bieżących ogłoszeniach Kapitanatów i Bosmanatów Portów, 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:
- i) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
 - ii) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- e) punkty oznaczone cyframi – oznaczają pozycje geograficzne wyznaczające granice poszczególnych obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej.

Rys. 1 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

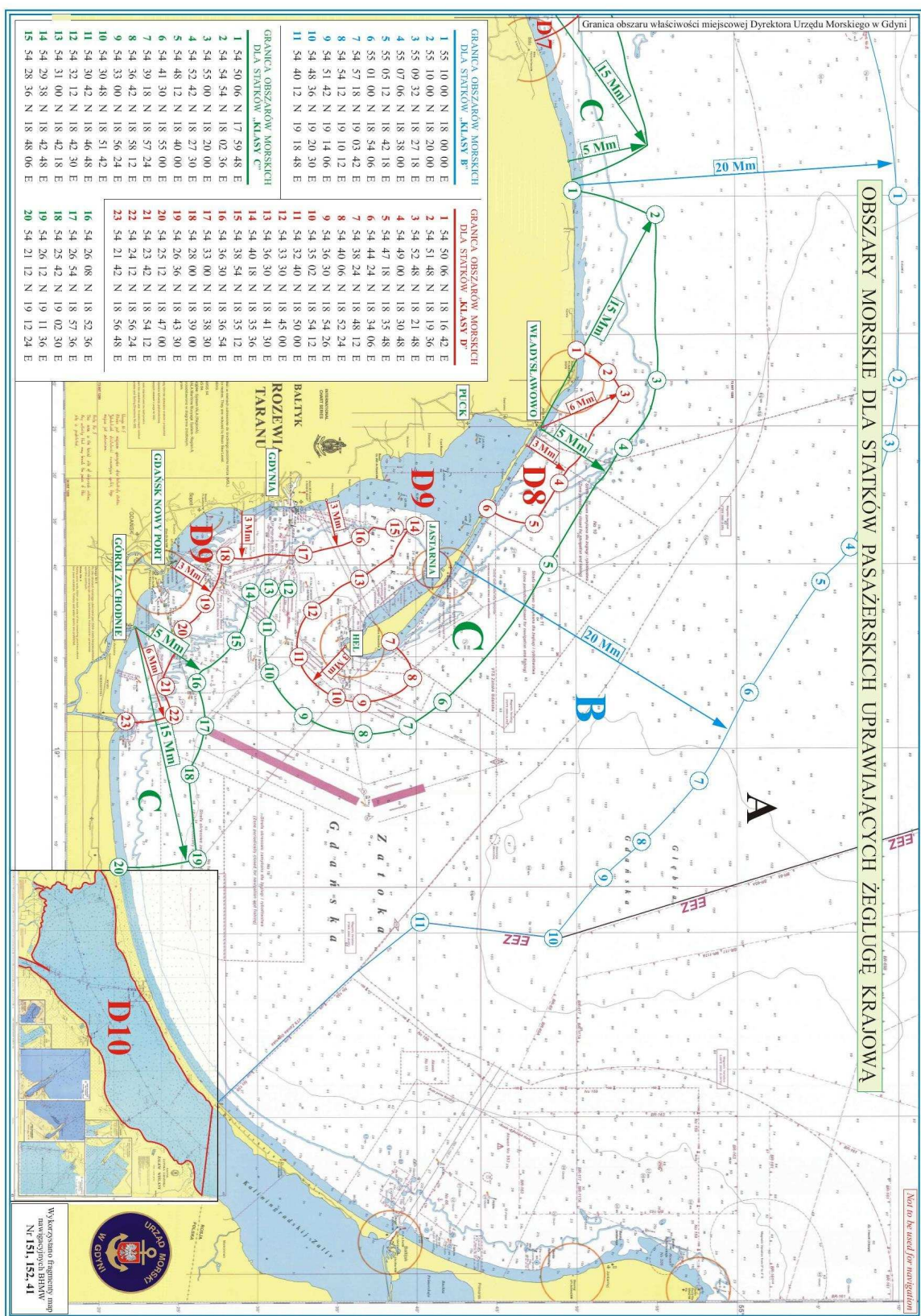


[illegible]

Rys. 3 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.



Rys. 4 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.



UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 86 ust. 10 ustawy z dnia ... **o bezpieczeństwie morskim** (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej ustawą, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej,
- 2) strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione,
- 3) strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy art. 4 dyrektywy 2009/45/WE w **sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich**, zwanej dalej dyrektywą 2009/45/WE, zgodnie z którymi Państwo Członkowskie ustala wykaz obszarów morza w ramach swojej jurysdykcji, wyznaczających strefy eksploatacji całorocznej oraz, gdzie stosowne, strefy ograniczonej czasowo eksploatacji w zależności od klasy statków.

Ze względu na rozmiar polskich obszarów morskich oraz strukturę administracji morskiej, wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej został podzielony na 3 części zgodnie z właściwością terytorialną Dyrektorów Urzędów Morskich. Aby wykaz był czytelny dla osób nim zainteresowanych została wybrana graficzna forma jego prezentacji, do której objaśnienia zamieszczono w paragrafie drugim załącznika.

Rysunki 1 oraz 2 w załączniku do projektu rozporządzenia obejmują obszar objęty zakresem właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, natomiast rysunki 3 i 4 odpowiednio Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz w Gdyni.

Zgodnie z zapisami projektu rozporządzenia, na całych polskich obszarach morskich została ustanowiona strefa całorocznej eksploatacji statków pasażerskich uprawiających pasażerską żeglugę krajową.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia przewiduje, że na polskich obszarach morskich dopuszcza się żeglugę statków pasażerskich bez ograniczeń w przypadku statków pasażerskich klasy A i B oraz z ograniczeniami w przypadku statków pasażerskich klasy C oraz D.

Przede wszystkim należy zauważyć, iż ograniczenia wynikają m.in. z odległości w jakiej statek w czasie podróży znajduje się od brzegu lub od miejsca schronienia. Ograniczenia mogą również zostać wprowadzone bieżącymi ogłoszeniami Kapitanatów lub Bosmanatów Portów, wynikającymi np.: z przeprowadzanych na danym akwenie ćwiczeń wojskowych, wprowadzenia czasowych zmian wpływających na bezpieczeństwo żeglugi, ciężkich warunków hydrometeorologicznych, itp.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. ***o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa*** (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) załogi statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) armatorów statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.