

Daniel Duda
Akademia Marynarki Wojennej

**UREGULOWANIE PRAWNE
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
W ZAKRESIE WYPOSAŻENIA STATKÓW
W ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE
W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ**

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono regulację prawną w zakresie wyposażenia statków uprawiających podróże w żegludze krajowej w środki i urządzenia ratunkowe.

Słowa kluczowe:

żegluga krajowa, urządzenia ratunkowe, zestaw urządzeń.

WSTĘP

Nowe uregulowania prawne zostały zawarte w *Komunikacie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 lipca 2009 r. w sprawie liczby, rodzaju i rozmieszczeniu środków i urządzeń ratunkowych oraz minimalnego zestawu urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej*. W niniejszym artykule zajmiemy się jedynie regulacją prawną wynikającą z tego komunikatu w zakresie wyposażenia ratunkowego.

Polskie przepisy morskie za żeglugę krajową przyjmują żeglugę na wodach morskich w odległości nie większej niż 12 mil morskich od brzegu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, natomiast za pasażerską żeglugę krajową — żeglugę na wodach morskich uprawianą przez statki pasażerskie klasy A, B, C lub D między portamiorskimi RP.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni działając na podstawie § 7. ust. 2. i 3. *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych*

warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (DzU 2006, nr 174, poz. 1452 i nr 73, poz. 515), ustalił liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej, jak również minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków (zgodnie z załącznikami nr 1 do komunikatu), a także określił liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej. Zgodnie z rozporządzeniem ministra infrastruktury wyróżnia się następujące kategorie statków:

- 1) klasy A — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D;
- 2) klasy B — statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się więcej niż 20 mil morskich od brzegu;
- 3) klasy 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 jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub określonej i ograniczonej części roku w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- 4) klasy 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 metra jest mniejsze od 10% w ciągu jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub określonej i ograniczonej części roku w przypadku eksploatacji w tym okresie¹.

Obszary pasażerskiej żeglugi krajowej zostały ustalone rozporządzeniem ministra infrastruktury dla celów wyposażenia statków w środki i urządzenia ratunkowe, przedmioty stanowiące wyposażenie środków ratunkowych oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych. Przepisy tego rozporządzenia zawierają zarówno wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, jak i strefy całorocznej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej².

¹ Zgodnie z § 27. ust. 1. *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki*, DzU 2006, nr 174, poz. 1452 i nr 73, poz. 515.

² *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2008 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej*, DzU z dnia 6 czerwca 2008 r.

Statki pływające w poszczególnych obszarach powinny być wyposażone w środki i urządzenia ratunkowe w zależności od klasy statku, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 1 do *Komunikatu nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni*.

Armator statku jest zobowiązany do sporządzenia planu rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. W planie tym dozwolono zamieścić zagadnienia ochrony przeciwpożarowej statku pod warunkiem ich przejrzystości. Plany te powinny być przedstawione dyrektorowi Urzędu Morskiego celem zatwierdzenia. W trakcie eksploatacji statku w razie potrzeby dokonania jakichkolwiek zmian w planie wymagają one ponownie akceptacji dyrektora Urzędu Morskiego.

Przepisy nakładają na kapitana statku pasażerskiego uprawiającego pasażerską żeglugę krajową jeszcze przed odcumowaniem obowiązek dokonania instruktażu dla wszystkich pasażerów w zakresie rozmieszczenia pasów ratunkowych, dróg ewakuacyjnych i miejsc zbiórek oraz zademonstrowania sposobu zakładania pasa ratunkowego. Z obowiązku tego są zwolnione statki, których czas trwania podróży nie przekracza 30 minut.

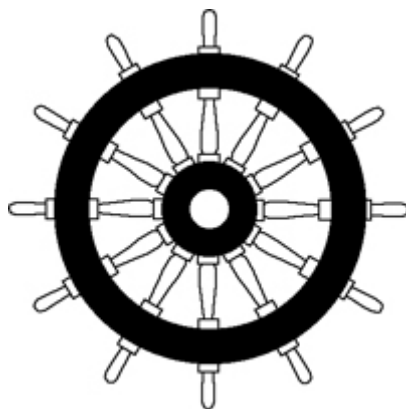
Na każdym statku pasażerskim uprawiającym żeglugę krajową musi znajdować się skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą statku. Skutecznym urządzeniem jest takie, które gwarantuje podniesienie nieprzytomnego rozbitka w jak najkrótszym czasie i które uzyska akceptację dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni po praktycznym ćwiczeniu polegającym na wyrzuceniu manekina za burtę statku w czasie ruchu statku i wyciągnięcie go na burtę przez załogę.

Każdy statek uprawiający podróże w żegludze krajowej powinien mieć przynajmniej jedną drabinkę (odpowiadającą wymaganiom międzynarodowej konwencji SOLAS) służącą wsiadaniu do środków ratunkowych z każdej burty. Statek może być zwolniony z tego wymogu, pod warunkiem że we wszystkich stanach nieuszkodzonych oraz w przewidzianych stanach uszkodzenia (trym i przechył) wolna burta pomiędzy miejscem wsiadania a linią wody nie będzie większa niż 1,5 m.

Wszelkie wyszczególnione w załączniku nr 1 środki i urządzenia ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w konwencji SOLAS, *Ustawie o wyposażeniu morskim z dnia 20 kwietnia 2004 r.* (DzU nr 93, poz. 899) i *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego* (DzU nr 103, poz. 1091) oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji. Znajdujące się na statku niesprawne, a niewymagane przez niniejsze przepisy urządzenia ratunkowe, powinny być zdemontowane i usunięte ze statku.

Na statkach zbudowanych 1 maja 2004 roku lub po tym dniu środki i urządzenia wymienione w ustawie o wyposażeniu morskim powinny posiadać znak

zgodności „wheelmark”, bowiem wszystkie urządzenia stanowiące wyposażenie konwencyjne statków, takie jak środki ratunkowe, przechodzą odpowiednią procedurę oceny zgodności określonej w *Dyrektywie UE 96/98/EC* dotyczącej wyposażenia morskiego. Pozytywne zakończenie procesu oceny zgodności dokumentowane jest wystawieniem odpowiedniego świadectwa zaopatrzonego właśnie znakiem „wheelmark” w postaci graficznego symbolu koła sterowego.



Rys. 1. Znak „wheelmark”

Wychodząc naprzeciw podyktowanym kosztami zakupu i wprowadzenia nowego sprzętu prośbom właścicieli tonażu eksploatowanego w żegludze krajowej, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może przyjąć środki równoważne z wyposażeniem określonym w załączniku nr 1 do komunikatu, jeżeli nie zmniejszy to bezpieczeństwa, będzie możliwe ze względu na rodzaj uprawianej podróży oraz warunki żeglugi i o ile pozwalają na to umowy międzynarodowe. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni może też zwiększyć inne wymagania z zakresu wyposażenia statków w urządzenia i środki ratunkowe oraz przedmioty stanowiące wyposażenie środków ratunkowych.

Dyrektor Urzędu Morskiego może zwolnić statek zbudowany przed wejściem w życie komunikatu, a uprawiający żeglugę na wodach osłoniętych lub wychodzący na redę, z obowiązku posiadania łodzi ratowniczych albo tratw ratunkowych, jeśli zainstalowanie tego rodzaju środka ratunkowego uzna za niemożliwe ze względów konstrukcyjnych.

Nowe uregulowanie obowiązuje od 9 lipca 2009 roku. Opublikowane zostało w dziennikach urzędowych województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, z komunikatem można się również zapoznać na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni: umgdy@umgdy.pl.

Tabela 1. Załącznik nr 1 do *Komunikatu nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 lipca 2009 r.*

WYPOSAŻENIE STATKÓW W ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE

Kategoria	Typ statków zaliczanych do kategorii	Klasa statku	Ilość, rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
-----------	--------------------------------------	--------------	--

Kategoria A1

1.	Statki pasażerskie o długości 24 m i większej	B + C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe dla 125% osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność dla 110% osób. Liczba jednostek ratunkowych, która znajduje się na burcie, powinna zostać zwiększona, aby uwzględnić możliwość utraty lub niezadziałania największej jednostki ratunkowej, zapewniając miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty.</p> <p>3. Koła ratunkowe w liczbie 8 sztuk.</p> <p>4. Wyposażenie kół ratunkowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dwie w pławki świetlnno-dymne, • pozostałe w linkę ratunkową, • 50% kół w samoczynnie zapalające się pławki świetlne. <p>5. Pasy ratunkowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dla 105% osób na statku, • dziecięce w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku. <p>6. Komplet wyrzutni linki ratunkowej.</p>
----	---	-------	--

Kategoria A1

2.	Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	B + C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe dla 125% osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność dla 110% osób. Liczba jednostek ratunkowych, która znajduje się na burcie, powinna zostać zwiększona, aby uwzględnić możliwość utraty lub niezadziałania największej jednostki ratunkowej, zapewniając miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością opuszczenia z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Koła ratunkowe w liczbie 4 sztuk, z któ-</p>
----	--	-------	---

			<p>rych 2 powinny być wyposażone w pławki świetlno-dymne, a pozostałe 2 w linkę ratunkową.</p> <p>4. Pasy ratunkowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla 105% liczby osób na statku, dla każdego przewożonego dziecka, lecz nie mniej niż 10% ogólnej liczby osób na statku. <p>5. Komplet wyrzutni linki ratunkowej.</p>
--	--	--	--

Kategoria A2

1.	Statki pasażerskie	D8, D9 i D10, a także C na zachód od linii Hel — Świbno	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe dla 125% osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność dla 110% osób. Liczba jednostek ratunkowych, która znajduje się na burcie, powinna zostać zwiększona, aby uwzględnić możliwość utraty lub niezadziałania największej jednostki ratunkowej, zapewniając miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4 sztuki, gdy długość statku wynosi poniżej 24 m, 6 sztuk, gdy długość statku wynosi 24 m i powyżej. <p>4. Wyposażenie kół ratunkowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> po jednym na każdej burcie statku w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, pozostałe w linkę ratunkową. <p>5. Pasy ratunkowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla 105% osób na statku, dziecięce w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.
----	--------------------	---	--

Kategoria A3

1.	Statki pasażerskie	Porty i przystanie portowe	<p>1. Łodzie, tratwy ratunkowe, dwustronne tratwy ratunkowe lub pływaki sztywne dla ogólnej liczby osób na statku. Pływaki sztywne mogą być uznane jako środki ratunkowe tylko w okresie letnim od 1 maja do 30 września każdego roku w żegludze dziennej.</p>
----	--------------------	----------------------------	--

			<p>Uwaga: wyposażenie w pływaki sztywne nie dotyczy statków zbudowanych (lub po przebudowie) 1 maja 2004 r. lub po tej dacie oraz istniejących, które nie były wcześniej wyposażone w pływaki sztywne.</p> <p>Dopuszcza się wyposażenie w pływaki sztywne statków żeglugi morskiej i śródlądowej jedynie do czasu technicznego ich zużycia (bez prawa przenoszenia ich ze statku na statek).</p> <p>2. Pozostałe wyposażenie jak w kategorii A2.</p>
2.	Promy	Porty i przystanie portowe	<p>1. Tratwy ratunkowe (bez wyposażenia wymaganego przez kodeks LSA) lub pływaki sztywne zapewniające miejsca dla wszystkich osób na promie.</p> <p>Uwaga: dla promów zbudowanych 1 maja 2004 r. lub po tej dacie wymaga się wyposażenie w tratwy ratunkowe dla wszystkich osób na promie. Dopuszcza się stosowanie tratw dwustronnie otwartych zabezpieczających miejsca dla wszystkich osób na promie.</p> <p>2. Pasy ratunkowe dla 100% osób na promie.</p> <p>3. Dziecięce pasy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób.</p> <p>4. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 4 sztuki.</p> <p>5. Wyposażenie kół ratunkowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • po jednym na każdej burcie w linkę ratunkową, • pozostałe w pławkę świetlną.

Komentarze:

1. Na statkach pasażerskich klasy D uprawiających żeglugę w porze dziennej:
 - pławka świetlno-dymna może być zastąpiona pławką dymną,
 - pasy ratunkowe nie muszą być wyposażone w lampki świetlne.
2. Statki w pasażerskiej żegludze krajowej uprawiające żeglugę w okresie od 15 kwietnia do 15 października zamiast tratw ratunkowych mogą używać otwartych dwustronnych tratw pneumatycznych. Wyposażenie tratw pneumatycznych zgodnie z SOLAS B Pack może być pomniejszone o środki ochrony cieplnej i lekarstwa przeciwko chorobie morskiej.
3. W przypadku używania pływaków sztywnych przyjmuje się ich pojemność określoną przez producenta/firmę atestującą jedynie w okresie od 1 maja do 30 września. Po tym okresie należy przyjąć pojemność pływaka dla czterech dorosłych osób lub sześciorga dzieci.
4. Dopuszcza się za każdorazową zgodą dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni przejście po wodach morskich statków żeglugi śródlądowej wyposażonych w pływaki sztywne po okresie wymienionym w punkcie 2.
5. Na promach wymienionych w kategorii A3 nie wymaga się wyposażenia tratw ratunkowych w zwalniaki hydrostatyczne, a jedynie zamocowane na haku odrzutnym.
6. Wyposażenie w pływaki sztywne nie dotyczy statków kategorii A3 zbudowanych 1 maja 2004 r. lub po tej dacie oraz istniejących, które wcześniej nie były wyposażone w pływaki sztywne.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Dering J., *Wymagania prawne, techniczne i uwarunkowania instalacyjne odbiorników systemu GPS instalowanych na statkach morskich*, www.prs.pl/dir85.html.
- [2] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie granic między wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego*, DzU z dnia 31 grudnia 2002 r.
- [3] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 roku w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie*, DzU z dnia 9 września 2005 r.
- [4] *Ustawa z dnia 30 kwietnia 2004 roku o wyposażeniu morskim*, DzU z dnia 30 kwietnia 2004 r.
- [5] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2008 roku w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej*, DzU z dnia 6 czerwca 2008 r.
- [6] *Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS 74* (tekst ujednolicony), Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2006.

LAW-BASED REGULATION BY HEAD OF MARITIME OFFICE CONCERNING LIFESAVING EQUIPMENT ON BOARD SHIPS DOMESTIC TRADE

ABSTRACT

The paper presents law-based regulation concerning lifesaving equipment on board ships in domestic trade.

Keywords:

domestic trade, lifesaving equipment, set of appliances.

Recenzent dr inż. Ryszard Wawruch, prof. AM Gdynia