

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2025 r.

Poz. 491

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 10 lutego 2025 r.

**w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu i częstotliwości kontroli morskich
budowli hydrotechnicznych²⁾**

Na podstawie art. 7 ust. 3 pkt 2 i art. 62 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do morskich farm wiatrowych, o których mowa w art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 182, 1828 i 1847), oraz do zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy, o którym mowa w art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) akwenie – rozumie się przez to dowolnie określoną część obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125 oraz z 2025 r. poz. 409);
- 2) brusie – rozumie się przez to pojedynczy, podłużny element zapuszczanej w grunt ścianki szczelnej wykonanej z drewna, ze stali, z tworzyw sztucznych lub z żelbetu;
- 3) budowli morskiej – rozumie się przez to budowlę nadwodną lub podwodną, usytuowaną:
 - a) na obszarach morskich, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
 - b) w pasie technicznym, o którym mowa w art. 36 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
 - c) w portach i przystaniach morskich– która wraz z instalacjami, urządzeniami budowlanymi związanymi z tą budowlą, urządzeniami technicznymi oraz innym wyposażeniem niezbędnym do spełniania przeznaczonej mu funkcji stanowi całość techniczno-użytkową;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 7 października 2024 r. pod numerem 2024/0562/PL, 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednoczenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

- 4) dalbach – rozumie się przez to samodzielne budowle morskie jednopalowe, wielopalowe albo ramowe, zapuszczane w dno akwenu i służące do przejęcia obciążeń od jednostki pływającej dobijającej lub przycumowanej do budowli morskiej, posadowione poza inną budowlą morską oraz wyposażone w urządzenia cumownicze lub odbojowe;
- 5) elemencie budowli morskiej – rozumie się przez to część budowli morskiej o określonym kształcie i wymiarach, spełniającą określoną funkcję konstrukcyjną, użytkową i estetyczną;
- 6) falochronie – rozumie się przez to budowlę morską osłaniającą całkowicie lub częściowo akwen przybrzeżny, głównie w portach i przystaniach morskich, a także brzeg morski przed działaniem fal morskich;
- 7) jednostce pływającej – rozumie się przez to statek morski, o którym mowa w art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309), lub statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18);
- 8) molo – rozumie się przez to wysunięty w morze, prostopadle albo skośnie do brzegu, pomost albo nasyp ziemny obramowany nabrzeżami, przystosowany do obsługi jednostek pływających, w tym do obsługi jednostek sportowych i rekreacyjnych, oraz ruchu pojazdów lub ruchu pieszego;
- 9) nabrzeżu – rozumie się przez to budowlę morską tworzącą obudowę brzegu akwenu portu albo przystani morskiej, przeznaczoną do postoju i przeładunku jednostek pływających, do celów komunikacyjnych, spacerowych, pasażerskich, przemysłu stoczniowego albo do składowania ładunków;
- 10) naziomie – rozumie się przez to powierzchnię gruntu przylegającego do budowli morskiej od strony lądu;
- 11) okresie trwania budowli morskiej – rozumie się przez to przewidywaną liczbę lat istnienia danej budowli przy założonych warunkach użytkowania;
- 12) okresie użytkowania budowli morskiej – rozumie się przez to faktyczną liczbę lat zachowywania przez budowlę morską założonych funkcji użytkowych;
- 13) pirsie – rozumie się przez to nabrzeże lub ich zespół w postaci półwyspu lub pomostu, usytuowane w porcie lub w przystani morskiej prostopadle lub skośnie do linii brzegu lub nabrzeża;
- 14) pomoście – rozumie się przez to budowlę morską wybudowaną nad akwenem albo skarpą brzegową, niebędącą obudową brzegu i nieprzenoszącą naporu gruntu przylegającego do niej, lub będącą konstrukcją pływającą zamocowaną do stałego elementu pomostu lub do innej budowli morskiej;
- 15) przegłębieniu dna – rozumie się przez to, że głębokość na odcinku albo na całej długości przy budowli morskiej jest większa niż głębokość dopuszczalna ($H_{dop.}$) w określonym punkcie;
- 16) spłyceciu dna – rozumie się przez to, że głębokość na odcinku albo na całej długości przy budowli morskiej jest mniejsza niż głębokość techniczna (H_t) w określonym punkcie;
- 17) umocnieniu dna – rozumie się przez to konstrukcję, która stanowi integralną część budowli morskiej, obejmującą obszar dna przy podwodnej części tej budowli zabezpieczony przed powstawaniem przegłębień dna.

§ 3. 1. Określa się następujące okresy trwania budowli morskich, biorąc pod uwagę występowanie przeciętnych warunków użytkowania oraz spodziewany okres użytkowania już istniejącej budowli morskiej danego typu:

- 1) budowle ochrony przeciwpowodziowej – 100 lat;
- 2) portowe nabrzeża, mola i obrzeża – 60 lat, maksymalnie 100 lat;
- 3) falochrony portowe i brzegowe – 60 lat, maksymalnie 100 lat;
- 4) pomosty i pirsy – 45 lat, maksymalnie 100 lat;
- 5) dalby stalowe i żelbetowe – 25 lat;
- 6) dalby drewniane – 10 lat;
- 7) stoczniowe konstrukcje hydrotechniczne – 25 lat, maksymalnie 60 lat;
- 8) nadwodne części budowli morskich – 30 lat, maksymalnie 60 lat;
- 9) umocnienia brzegów morskich – 20 lat, maksymalnie 100 lat;
- 10) zejścia na plażę – 5 lat;
- 11) tymczasowe budowle morskie – 5 lat.

2. Za przeciętne warunki użytkowania przyjmuje się warunki pośrednie między warunkami intensywnymi, oznaczającymi użytkowanie ciągłe, a warunkami rzadkimi, oznaczającymi użytkowanie sporadyczne lub użytkowanie występujące w okresach krótszych niż jeden tydzień na miesiąc.

3. Dla budowli morskich lub elementów budowli morskich o charakterze konstrukcji drewnianych oraz dla wyposażenia budowli morskich wykonanych z drewna odżywionego okres użytkowania wynosi 10 lat, z wyjątkiem elementów odbojowych, dla których okres ten wynosi 5 lat.

4. Dla pali oraz ścianek szczelnych wykonanych z drewna nieodżywionego stale umieszczonych pod wodą okres użytkowania wynosi 10 lat.

5. Dla wyposażenia budowli morskich, określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 marca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 483), okresy użytkowania określa świadectwo producenta. Okres użytkowania wyposażenia o nieokreślonym terminie użytkowania jest uzależniony od wyników kontroli budowli morskich, o których mowa w § 59.

DZIAŁ II

Warunki techniczne użytkowania i utrzymania sprawności technicznej morskiej budowli hydrotechnicznej

Rozdział 1

Warunki ogólne

§ 4. 1. Właściciel, zarządca lub użytkownik budowli morskiej, przestrzegając wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, zwanej dalej „ustawą”:

- 1) przeprowadza bieżącą konserwację i remonty budowli morskiej i jej wyposażenia;
- 2) zapewnia:
 - a) przeprowadzanie badań elementów betonowych istniejącej budowli morskiej,
 - b) nadzór nad wykonywaniem zmian konstrukcyjnych, technologicznych i funkcjonalnych budowli morskiej.

2. Właściciel, zarządca lub użytkownik budowli morskiej zapewniają dostępność w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411) – tam, gdzie budowla morska jest dostępna publicznie i gdzie przewidziano ruch pieszych.

Rozdział 2

Badanie elementów betonowych istniejącej budowli morskiej

§ 5. Badanie elementów betonowych istniejącej budowli morskiej, w szczególności przed przystąpieniem do remontu albo przebudowy budowli morskiej, obejmuje:

- 1) szczegółową kontrolę stanu technicznego budowli morskiej lub elementów budowli morskiej;
- 2) inwentaryzację uszkodzeń budowli morskiej;
- 3) zakres badań, o których mowa w § 7.

§ 6. Inwentaryzacja uszkodzeń budowli morskiej obejmuje:

- 1) określenie rodzaju, położenia i wymiarów elementów budowli morskiej;
- 2) rodzaj i jakość zastosowanych wyrobów, o których mowa w art. 10 ustawy, zwanych dalej „wyrobami”;
- 3) charakterystykę uszkodzeń – rodzaj i zakres uszkodzeń, ich wymiary oraz opis;
- 4) dokumentację graficzną – fotografie, szkice i rysunki techniczne;
- 5) inne niezbędne dane wymagane przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności odpowiadającej zakresowi inwentaryzacji uszkodzeń budowli morskiej.

§ 7. 1. Zakres badań dotyczący betonowej, żelbetonowej lub sprężonej budowli morskiej oraz elementów budowli morskiej określa w ocenie technicznej albo w opinii technicznej osoba posiadająca uprawnienia w specjalności odpowiadającej zakresowi tej oceny albo opinii określone w ustawie.

2. Badania, o których mowa w ust. 1, określają:

- 1) w odniesieniu do betonu:
 - a) występowanie przewilgoceń, narośli organicznych, zafarbowań, wykwitów i odprysków betonu,
 - b) szorstkość powierzchni zewnętrznych,
 - c) wytrzymałość na rozciąganie przyczepne,
 - d) szczelność,
 - e) głębokość karbonatyzacji,
 - f) zawartość związków chloru,
 - g) przebieg, lokalizację, głębokość, trajektorię i rodzaj rys,
 - h) przemieszczenia w rysach,
 - i) stan szczelin dylatacyjnych sekcji budowli morskiej;
- 2) w odniesieniu do zbrojenia:
 - a) stan i grubość otuliny betonowej,
 - b) występowanie korozji i powierzchni pokrytych produktami korozji,
 - c) redukcję przekroju stali zbrojeniowej w stosunku do przekroju projektowanego;
- 3) w odniesieniu do kabli, strun i cięgien sprężających:
 - a) stan i grubość otuliny betonowej,
 - b) stan zacisków elementów sprężających,
 - c) stan prętów, strun, cięgien i kabli sprężających,
 - d) istniejący stopień sprężenia elementów sprężających;
- 4) w odniesieniu do całej budowli morskiej:
 - a) odkształcenia,
 - b) wielkość obciążeń, jakim były i są poddane budowla morska i elementy budowli morskiej,
 - c) zachowanie się budowli morskiej pod wpływem drgań.

3. W zależności od potrzeb badania, o których mowa w ust. 1, mogą określać konieczność pobrania próbki materiału z wykwitów betonu lub próbki betonu i stali z uszkodzonych elementów betonowych budowli morskiej.

§ 8. Ocena techniczna albo opinia techniczna, o których mowa w § 7 ust. 1, zawierają obliczenia statyczno-wytrzymałościowe określające stateczność i bezpieczeństwo budowli morskiej oraz poszczególnych elementów budowli morskiej przed wykonaniem robót budowlanych i po ich wykonaniu albo uzasadnienie odstąpienia od tego wymogu w całości albo w określonej jego części.

§ 9. Właściciel lub zarządca budowli morskiej załączają do książki obiektu budowlanego dokument zawierający wyniki inwentaryzacji uszkodzeń budowli morskiej.

Rozdział 3

Bieżąca konserwacja budowli morskiej

§ 10. Bieżącą konserwację budowli morskiej, jej wyposażenia, urządzeń i instalacji przeprowadza się w sposób zapewniający ciągłą sprawność techniczną budowli.

§ 11. Bieżąca konserwacja budowli morskiej obejmuje w szczególności:

- 1) w odniesieniu do elementów budowli morskiej:
 - a) renowację antykorozyjnych zabezpieczeń powłokowych oraz naprawę elementów instalacji ochrony katodowej ścianki szczelnej, palościanki lub pali,
 - b) dokręcenie śrub lub nakrętek elementów stężających,
 - c) uzupełnienie ubytków narzutów kamiennych oraz bloków betonowych w częściach nadwodnych budowli morskiej,
 - d) uzupełnienie filtrów i zasypów,
 - e) wymianę uszkodzonej dyliny,
 - f) powierzchniowe impregnowanie drewnianych elementów konstrukcyjnych,
 - g) poprawianie i regulację koron skarp,
 - h) uzupełnianie ubytków w okładzinach skarp i umocnieniach dna,
 - i) uszczelnianie i spoinowanie szczelin między płytami lub blokami okładzinowymi,
 - j) usuwanie ognisk korozji i złuszczeń oraz renowację powłok powierzchniowych konstrukcji metalowych, konstrukcji żelbetowych, konstrukcji z tworzyw sztucznych, konstrukcji kompozytowych i konstrukcji drewnianych,
 - k) uzupełnienie ubytków betonu łącznie z oczyszczeniem zbrojenia, iniekcją rys i szczelin w betonie,
 - l) usuwanie lokalnych zapadłisk nawierzchni dróg oraz placów składowych i manewrowych usytuowanych w linii budowli morskiej i ich przyczyn,
 - m) utrzymanie właściwego stanu technicznego ogrodzenia budowli morskiej,
 - n) utrzymanie czystości i estetyki korony budowli morskiej,
 - o) wymianę uszkodzonych odkrytych kleszczy, ściągów, stężeń i połączeń ścianek szczelnych lub palościanek,
 - p) lokalne uzupełnianie narzutu kamiennego lub kamienia w gabionach rozumianych jako konstrukcje wykonane z siatki spełniającej określone wymogi, wypełnione kamieniami, stosowane jako element umocnień powierzchniowych lub jako element konstrukcji w falochronach i materacach faszynowo-kamiennych umocnienia dna lub skarp,
 - q) likwidowanie lokalnych nieszczelności w zamkach ścianki szczelnej lub palościanki,
 - r) naprawę elementów spełniających funkcje oznakowania nawigacyjnego, tablic informacyjnych i ostrzegawczych;
- 2) w odniesieniu do wyposażenia, urządzeń i instalacji budowli morskiej:
 - a) naprawę uszkodzonych lub zużytych elementów urządzeń odbojowych, w tym opierzenia, drewnianych belek i ram odbojowych oraz elementów z gumy i tworzyw sztucznych, lub wymianę tych elementów na nowe,
 - b) wymianę, zabezpieczanie przed korozją i drobne naprawy balustrad, barierek i poręczy,
 - c) naprawę stopni i podestów schodów,
 - d) oczyszczenie i zabezpieczenie przed korozją istniejących kątowników ochronnych,
 - e) oczyszczenie i udrożnienie systemów odprowadzających wodę opadową, systemów drenażowych oraz instalacji kanalizacyjnych,
 - f) uruchomienie istniejącego systemu ochrony katodowej,
 - g) naprawę albo w razie konieczności wymianę pokryw studzienek lub przykryw kanałów instalacyjnych albo naprawę wnętrza i kanałów instalacyjnych,
 - h) naprawę albo w razie konieczności wymianę drabinek wyjściowych,
 - i) odnowienie barwnego oznakowania stałych elementów wyposażenia budowli morskiej,
 - j) wymianę uszkodzonych urządzeń cumowniczych na nowe urządzenia,
 - k) czyszczenie opraw źródeł światła oraz ich powierzchni odbijającej,
 - l) naprawę lub w razie konieczności odtworzenie oznakowania awaryjnego i ewakuacyjnego;

- 3) w odniesieniu do akwenu przyległego do budowli morskiej:
 - a) oczyszczenie dna z elementów stałych stanowiących przeszkody nawigacyjne,
 - b) usunięcie materiałów stanowiących przeszkody nawigacyjne, powodujących spłylenia powstałe w wyniku eksploatacji,
 - c) usunięcie i utylizację warstwy zanieczyszczonego gruntu,
 - d) usunięcie powstałych przegłębień dna.

§ 12. Zakończenie bieżącej konserwacji potwierdza się opisem wykonanych prac konserwacyjnych załączanym do dokumentów, o których mowa w § 71 ust. 1 pkt 8.

§ 13. Budowla morska wykazująca uszkodzenia niestanowiące zagrożenia dla ludzi, jednostek pływających lub stateczności budowli morskiej może być użytkowana do czasu usunięcia tych uszkodzeń, pod warunkiem określenia i wprowadzenia ograniczeń użytkowych.

Rozdział 4

Remont betonowych elementów budowli morskiej

§ 14. 1. Jeżeli wyniki inwentaryzacji uszkodzeń betonowych elementów budowli morskiej wskazują na zagrożenie dla ludzi, jednostek pływających lub stateczności budowli morskiej, wykonuje się ekspertyzę stanu technicznego budowli morskiej przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności odpowiadającej zakresowi tej ekspertyzy.

2. W ekspertyzie, o której mowa w ust. 1, określa się:

- 1) przyczyny i zakres uszkodzeń betonowych elementów budowli morskiej;
- 2) proponowany zakres robót budowlanych i plan kolejności ich wykonania, wraz z opisem pilności tych robót;
- 3) wpływ istniejących uszkodzeń oraz projektowanych robót budowlanych na stateczność, trwałość i bezpieczeństwo użytkowania budowli morskiej.

§ 15. Plan kolejności wykonania robót budowlanych, o którym mowa w § 14 ust. 2 pkt 2, zawiera w szczególności:

- 1) rodzaj oraz zakres koniecznych badań laboratoryjnych pobranych próbek;
- 2) rodzaj wstępnej obróbki podłoża betonowego z ewentualnym wskazaniem wymaganych urządzeń oraz wstępnego oczyszczenia stali zbrojeniowej lub profili stalowych;
- 3) rodzaj i skład przewidzianych do stosowania wyrobów, takich jak: beton, beton natryskowy i beton natryskowy z dodatkiem tworzyw sztucznych, z ewentualnym określeniem urządzeń wymaganych do nałożenia lub wbudowania tych materiałów;
- 4) wskazanie określonego systemu realizacji robót budowlanych;
- 5) sposób wykonywania prac związanych z pielęgnacją betonu i wymagania dotyczące tych prac;
- 6) sposób uszczelnienia rys lub szczelin dylatacyjnych sekcji dylatacyjnej budowli morskiej oraz urządzenia i rodzaje wyrobów przewidzianych do tych prac;
- 7) rodzaj powłok ochronnych i sposób ich nakładania, w szczególności materiał, przygotowanie podłoża, liczbę i grubość warstw;
- 8) zalecenie dostosowania zbrojenia do zastosowania ochrony katodowej przez zapewnienie ciągłości elektrycznej;
- 9) rodzaj i rozmieszczenie instalacji ochrony katodowej;
- 10) wytyczne mające na celu zapewnienie wymaganej jakości robót budowlanych.

§ 16. W zakresie wykonanych na potrzeby ekspertyzy, o której mowa w § 14 ust. 1, obliczeń sprawdzających wytrzymałość i stateczność budowli morskiej albo elementów budowli morskiej ustala się nowe dane wejściowe i uwzględnia się możliwe do osiągnięcia współdziałanie betonu konstrukcji z betonem uzupełnionym gwarantujące przenoszenie obciążeń przez powierzchnie stykowe.

§ 17. Nadzór nad wykonywaniem robót budowlanych budowli morskiej obejmuje w szczególności czynności związane z:

- 1) przygotowaniem podłoża w taki sposób, aby zapewnić dobre połączenie między nowym i istniejącym betonem;
- 2) wykonaniem prac nadwodnych i podwodnych obejmujących usunięcie słabego i uszkodzonego betonu oraz oczyszczenie stalowych prętów zbrojenia i uzupełnienie zbrojenia skorodowanego;
- 3) wykonaniem robót związanych z przystosowaniem budowli morskiej do założenia instalacji ochrony katodowej;
- 4) wypełnieniem uprzednio przygotowanych fragmentów budowli morskiej betonem lub betonem z tworzywami sztucznymi, łącznie z wypełnieniem rys i uszczelnieniem spoin.

Rozdział 5

Użytkowanie ziemnej budowli ochronnej lub jej elementów tworzonych i utrzymywanych metodą sztucznego zasilania

§ 18. Użytkowanie ziemnej budowli ochronnej lub jej elementów polega na utrzymywaniu odcinków brzegu morskiego o sztucznie zmienionym poprzecznym profilu naturalnym.

§ 19. 1. Sztuczne zasilanie polega na utrzymywaniu odcinków brzegu morskiego wskutek refulacji urobku pobieranego z innych miejsc i na pompowaniu go w odpowiedni sposób na dany odcinek brzegu, co powoduje zmianę (zwiększenie szerokości) profilu plaży, wydmy i podbrzeża.

2. Wykonanie sztucznego zasilania wymaga wykonania i aktualizacji dokumentacji zasilania i utrzymania określonego odcinka brzegu morskiego opartej na badaniach przeprowadzonych zarówno na odcinku przewidzianym do zasilania, jak i na obszarze poboru piasku.

3. Gwałtowne zniszczenie elementu ziemnej budowli ochronnej, utworzonego metodą sztucznego zasilania, jest założeniem użytkowym funkcjonowania budowli tego typu.

§ 20. 1. Dokumentacja, o której mowa w § 19 ust. 2, zawiera informacje dotyczące:

- 1) projektowanego przebiegu linii wody;
- 2) projektowanego kształtu strefy brzegowej, w tym w szczególności kształtu i wysokości wydmy, nachylenia plaży i dna;
- 3) uziarnienia osadów na obszarze poboru piasku poza obszarami torów podejściowych i osadników portów oraz przebadanych miejsc poboru;
- 4) ilości materiału zasilającego.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 2, określa się na podstawie profili strefy brzegowej dowiązanych do sytuacyjnej i wysokościowej osnowy geodezyjnej, rozmieszczonych maksymalnie co 100 m, prostopadłych do stycznej do linii brzegu w punkcie pomiaru.

§ 21. 1. Przed przystąpieniem do sztucznego zasilania brzegu morskiego oraz bezzwłocznie po ustalonym w dokumentacji, o której mowa w § 19 ust. 2, zakończeniu zasilania wykonuje się szczegółowe pomiary batymetryczne oraz wysokościowe wzdłuż prostopadłych do linii brzegu morskiego profili, dowiązanych do osnowy geodezyjnej, w rozstawie nie większym niż 100 m, sięgających w morze poza strefę rew.

2. Pomiar wykonany przed przystąpieniem do sztucznego zasilania brzegu morskiego stanowi wyjściowy, zerowy pomiar batymetryczny do określenia przyrostu przekroju brzegu morskiego po wykonaniu sztucznego zasilania.

Rozdział 6

Użytkowanie budowli morskiej w warunkach wystąpienia przegłębienia dna lub spłylenia dna przy tej budowli oraz konieczności wykonania podczyszczeniowych robót czerpalnych

§ 22. Właściciel lub zarządca budowli morskiej są obowiązani do sprawdzania głębokości dna przy tej budowli w okresach, o których mowa w § 74, a także do niezwłocznej likwidacji przegłębienia dna.

§ 23. W przypadku stwierdzenia powstania przegłębień dna w pasie przy budowlu morskiej określonym w projekcie technicznym właściciel lub zarządca tej budowlu podejmują bezzwłoczne działania zmierzające do ustalenia stopnia zagrożenia stateczności tej budowlu, a następnie wprowadzają niezbędne środki zaradcze, ograniczenia wielkości obciążeń lub wielkości jednostek pływających albo inne ograniczenia eksploatacyjne albo wstrzymują użytkowanie budowlu morskiej, jeżeli dalsze jej użytkowanie grozi awarią lub katastrofą budowlaną.

§ 24. W przypadku stwierdzenia powstania przegłębień dna przy budowlu morskiej spowodowanych oddziaływaniem strumieni zaśrubowych statków, tworzącego stan zagrożenia stateczności budowlu morskiej, użytkowanie tej budowlu wymaga określenia sposobu stabilizacji dna w odrębnym projekcie budowlanym.

§ 25. W przypadku stwierdzenia powstania przegłębień dna przy budowlu morskiej na skutek oddziaływania prądów przydennych, które są spowodowane przepływem określonego ciekłu wzdłuż budowlu morskiej lub są wywołane falowaniem w rejonie tej budowlu, likwidowanych przez zasyp, użytkowanie budowlu morskiej po likwidacji przegłębień dna wymaga sporządzenia dokumentacji, w której potwierdza się, że:

- 1) zasyp został wykonany przy użyciu gruntu mającego miarodajną średnicę ziaren d_{50} trzykrotnie większą od średnicy ziaren gruntu rodzimego;
- 2) grunt zasypowy jest gruntem sypkim niezawierającym frakcji ilastych;
- 3) podczas wykonywania zasypu była prowadzona kontrola powierzchni zasypu, poziomu stropu zasypu oraz profilu zasypu;
- 4) jest sprawdzona stateczność danego nabrzeża, pirsu lub pomostu, z uwzględnieniem oceny zjawiska tarcia negatywnego i wynikających z niego dodatkowych obciążeń pala w przypadku wykonania zasypu w otoczeniu pali nabrzeży pomostowych, pirsów lub pomostów o miąższości zwiększonej ponad poziom określony głębokością techniczną (H_t).

§ 26. Wstrzymanie użytkowania zagrożonej budowlu morskiej, o którym mowa w § 23, musi być połączone z maksymalnym możliwym odciążeniem tej budowlu, polegającym w szczególności na:

- 1) usunięciu składowanych towarów i materiałów;
- 2) wprowadzeniu zakazu cumowania jednostek pływających;
- 3) wstrzymaniu ruchu dźwignic, pojazdów i ludzi.

§ 27. Jeżeli w wyniku ograniczenia użytkowania budowlu morskiej nie dopuszcza się do wjazdu dźwignic szynowych na sekcje dylatacyjne zagrożone utratą stateczności, do czasu usunięcia tego zagrożenia sekcje te zabezpiecza się przed możliwością przypadkowego wjazdu dźwignic. Zabezpieczenie wymaga trwałego połączenia z szynami toru poddźwignicowego.

§ 28. W przypadku gdy obok budowlu morskiej głębokość akwenu jest większa niż głębokość techniczna (H_t), ale nie przekracza głębokości dopuszczalnej (H_{dop}), budowlu morska może być nadal użytkowana, pod warunkiem wprowadzenia przez właściciela lub zarządcę tej budowlu kontroli głębokości wykonywanej z określoną częstotliwością, wynikającą z intensywności użytkowania budowlu morskiej.

§ 29. Dokumenty użytkowania budowlu morskiej, w sąsiedztwie której wykonano roboty zasypowe przegłębień dna, zawierają dane określające:

- 1) obszar robót zasypowych;
- 2) rodzaj gruntu zasypowego;
- 3) technologię robót;
- 4) nachylenie dna po zakończeniu robót zasypowych.

§ 30. 1. W odległości mniejszej niż 30 m od budowlu morskiej nie wykonuje się usuwania spłyceń dna polegającego na wykonywaniu robót czerpalnych pogłębiarką ssącą.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku, gdy:

- 1) występuje umocnienie dna pozwalające na użycie sprzętu do wykonania tego rodzaju robót;
- 2) jest zbadana i zapewniona szczelność:
 - a) połączenia umocnienia dna z konstrukcją budowlu morskiej,
 - b) konstrukcji budowlu morskiej podtrzymującej uskok naziomu.

§ 31. Spłylenie dna, w przypadku gdy znajduje się na głębokości mniejszej niż głębokość techniczna (H_t), kwalifikuje się do podczyszczeniowych robót czerpalnych.

§ 32. Obszar prowadzenia robót zasypowych lub czerpalnych oraz miejsca zrzucania kotwic pogłębiarek oznakowuje się na akwenie zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej i art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068 i 1933) (przepisy portowe).

§ 33. Budowla morska, w której sąsiedztwie były wykonywane podczyszczeniowe roboty czerpalne lub roboty zasypowe, może być użytkowana pod warunkiem wykonania planu batymetrycznego oraz atestu czystości dna.

Rozdział 7

Użytkowanie urządzeń cumowniczych i odbojowych

§ 34. 1. Nie wykonuje się wykopów wokół użytkowanych samodzielnych urządzeń cumowniczych posadowionych bezpośrednio na gruncie.

2. W przypadku konieczności wykonania wykopów, o których mowa w ust. 1, do czasu zasypania i właściwego zagęszczenia gruntu w tych wykopach nie dopuszcza się cumowania jednostek pływających przy samodzielnym urządzeniu cumowniczym, przy którym wykonuje się te wykopy.

§ 35. Jednostki pływające cumuje się w taki sposób, aby dziób lub rufa nie wystawały poza narożniki budowli morskiej, chyba że taki sposób cumowania jest przewidziany w dokumentach użytkowania tej budowli.

§ 36. 1. Urządzenia cumownicze oznakowuje się numerami widocznymi z lądu i z wody.

2. Numerację pachołów cumowniczych nanosi się w czarnym kolorze w sposób trwały na górnej poziomej części głowicy pachoła.

3. Sposób dokonywania numeracji pachołów cumowniczych ustalają właściciel, zarządca lub użytkownik budowli morskiej.

§ 37. Niedopuszczalne jest:

- 1) zakrywanie lub tarasowanie urządzeń cumowniczych;
- 2) wykonywanie i utrzymywanie instalacji na urządzeniach odbojowych.

Rozdział 8

Użytkowanie torów podźwignicowych

§ 38. 1. Tolerancja ułożenia szyn toru podźwignicowego w stanie użytkowania powinna być zgodna z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności nie powinna przekraczać 20 % tolerancji szyn dla stanu budowy, określonej w Polskiej Normie PN-M-45494 Dźwignice – Tory jezdne żurawi wieżowych – Wymagania i badania.

2. W przypadku przekroczenia tolerancji, o której mowa w ust. 1, bezzwłocznie dokonuje się regulacji ułożenia szyn toru podźwignicowego.

§ 39. Odstęp między obrysem składowanych ładunków lub towarów a poszczególnymi szynami toru podźwignicowego nie może być mniejszy niż 1,5 m.

§ 40. Nie dopuszcza się do składowania ładunków i towarów na szynach torów podźwignicowych.

Rozdział 9

Utrzymanie ścianek szczelnych

§ 41. 1. Oceny stanu technicznego ścianek szczelnych oraz palościanek pod względem wytrzymałościowym dokonuje się po upływie 30 lat od dnia ich pogrążenia.

2. Kolejny termin oceny stanu technicznego określa się w dokumentacji będącej wynikiem oceny, o której mowa w ust. 1.

3. Sprawdzenia stanu technicznego ścianki szczelnej lub palościanki pod względem wytrzymałościowym wcześniej niż przed upływem 30 lat od dnia ich pograżenia dokonuje się w przypadku:

- 1) zmiany sposobu użytkowania budowli morskiej połączonej ze zmianą wielkości lub układu obciążeń na bardziej niekorzystne;
- 2) uszkodzenia konstrukcji budowli morskiej;
- 3) wszelkich zmian konstrukcji nośnej budowli morskiej;
- 4) stwierdzonego, na podstawie badań, wzrostu agresywności środowiska wodnego w stosunku do stanu przyjętego w projekcie budowlanym, na którego podstawie wybudowano budowlę morską, z daną ścianką szczelną albo palościanką;
- 5) stwierdzenia w wyniku okresowych badań podwodnych znacznej korozji ścianki szczelnej lub palościanki.

§ 42. Po upływie okresu trwania danego typu budowli morskiej, określonego zgodnie z § 3, dalszą przydatność stalowej ścianki szczelnej albo palościanki określa osoba posiadająca uprawnienia budowlane w specjalności odpowiadającej zakresowi opinii technicznej, w szczególności na podstawie pomiarów grubości grzbietów i ramion brusów ścianki szczelnej lub palościanki.

§ 43. Pomiaru grubości brusów stalowej ścianki szczelnej albo stalowej palościanki dokonuje się co najmniej z dokładnością:

- 1) $\pm 0,5$ mm – dla brusów o wskaźniku wytrzymałości W_x do $1100 \text{ cm}^3/\text{m.b.}$;
- 2) $\pm 1,0$ mm – dla brusów o wskaźniku wytrzymałości W_x większym od $1100 \text{ cm}^3/\text{m.b.}$

§ 44. Pomiar grubości brusów na ich długości wykonuje się:

- 1) tuż pod poziomem spodu żelbetowej nadbudowy budowli morskiej; odległość ta jest limitowana możliwością zeszlifowania powierzchni ścianki i wykonania pomiaru grubości;
- 2) na głębokości 0,50 m poniżej średniego poziomu morza (SWW);
- 3) na głębokości równej $1/3$ głębokości technicznej (H_t);
- 4) na głębokości równej $2/3$ głębokości technicznej (H_t);
- 5) nad samym dnem akwenu;
- 6) na rzędnej występowania maksymalnego momentu zginającego w ściance szczelnej lub palościance.

§ 45. 1. Uszkodzenia mechaniczne powstałe w trakcie użytkowania budowli morskiej, a także nieszczelności lub uszkodzenia mechaniczne, które powstały w czasie wbijania brusów ścianek szczelnych pali i brusów palościanki, a które odsłonięto w trakcie pogłębiania dna akwenów albo w wyniku przegłębienia dna powstałych w okresie użytkowania budowli morskiej, powodujące utratę możliwości prawidłowego działania ścianek szczelnych lub palościanek w zakresie utrzymania uskoku naziomu, wymagają bezzwłocznych napraw i uszczelnień w trakcie użytkowania tej budowli.

2. Bezzwłocznej naprawy wymagają także przebiccia, uszkodzenia, ugięcia, rysy, złamania i zerwania zamków ścianki szczelnej lub palościanki, a także zerwania kleszczy powstałe w wyniku uderzenia kadłuba jednostki pływającej w ściankę szczelną lub palościankę.

§ 46. Sposób wykonania uszczelnienia lub naprawy uszkodzonych ścianek szczelnych albo palościanek określa się w dokumentacji stanowiącej podstawę do rozpoczęcia zamierzonego zakresu robót budowlanych.

Rozdział 10

Ustalenia szczególne dotyczące użytkowania i utrzymania sprawności technicznej budowli morskiej

§ 47. Podczas użytkowania budowli morskiej jest niedopuszczalne:

- 1) zastawianie drogi pożarowej w sposób uniemożliwiający jej wykorzystanie przez pojazdy jednostek ochrony przeciwpożarowej;
- 2) umieszczanie przedmiotów na drogach ewakuacyjnych w sposób zmniejszający ich wymagane parametry użytkowe poniżej wymaganych wartości;
- 3) uniemożliwianie lub ograniczanie dostępu do urządzeń przeciwpożarowych i ratunkowych;
- 4) stosowanie środków do konserwacji budowli morskiej, w szczególności farb, lakierów, materiałów uszczelniających i powłok ochronnych, które mogłyby spowodować zanieczyszczenie wód morskich;
- 5) instalowanie na budowli morskiej wyposażenia i urządzeń nieprzewidzianych w projekcie budowlanym, na którego podstawie wykonano tę budowlę, bez zgody właściwego organu;
- 6) obciążanie budowli morskiej od strony wody i lądu ponad dopuszczalne obciążenia;
- 7) obciążanie budowli morskiej o konstrukcji oporowej w jej klinie odłamu fundamentami bezpośrednimi, jeżeli obciążenie tych fundamentów nie zostało uwzględnione w obliczeniach statycznych danej budowli morskiej;
- 8) wykonywanie odkrywek i wykopów przed tarczą lub blokiem kotwiącym budowlę morską.

§ 48. 1. Dopuszcza się wykonywanie robót, o których mowa w § 47 pkt 8, jeżeli jest to niezbędne ze względów bezpieczeństwa budowli morskiej. W takim przypadku ogranicza się użytkowanie budowli morskiej przez odciążenie budowli morskiej lub jej sekcji dylatacyjnej oraz wprowadzenie, w szczególności na czas prowadzenia tych robót, zakazu obciążania konstrukcji budowli morskiej, urządzeń cumowniczych oraz przyległego naziomu.

2. Grunt użyty do zasypania powstałych odkrywek i wykopów zagęszcza się w taki sposób, aby przeciwdziałać osiadaniu zasypu i aby było możliwe ponowne przejście przez budowlę morską przewidywanego obciążenia.

§ 49. 1. Próby silników napędu głównego jednostek pływających odbywają się wyłącznie na stanowiskach prób statków na uwięzi wyposażonych i specjalnie przystosowanych do tego celu.

2. Próby, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się zgodnie z wymaganiami określonymi w instrukcji użytkowania stanowiska prób statków na uwięzi.

3. Instrukcja, o której mowa w ust. 2, przed zatwierdzeniem przez właściciela budowli morskiej podlega uzgodnieniu z dyrektorem właściwego terytorialnie urzędu morskiego.

4. Instrukcja, o której mowa w ust. 2, po zatwierdzeniu przez właściciela budowli morskiej podlega przekazaniu do kapitanatu portu.

5. Właściciel, zarządca lub użytkownik stanowiska prób statków na uwięzi pisemnie informują, w języku polskim lub angielskim, kapitana statku odbywającego próby na uwięzi o wymaganiach określonych w instrukcji, o której mowa w ust. 2.

§ 50. Odstęp między obrysem składowanych ładunków lub towarów a odwodną krawędzią budowli morskiej nie może być mniejszy niż 2,0 m.

§ 51. 1. Przy ustalaniu wysokości składowania ładunków uwzględnia się odporność ładunku na kruszenie się oraz możliwość samozapłonu.

2. Przy przeładunku materiałów powodujących zwiększenie intensywności korozji, poza bieżącymi oględzinami budowli morskiej, prowadzi się także badania agresywności wód zgodnie z warunkami określonymi przez właściwy organ ochrony środowiska, na podstawie przepisów o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

§ 52. Właściciel, zarządca lub użytkownik budowli morskiej zapewniają:

- 1) ustawienie tablic określających wielkość dopuszczalnego obciążenia naziomu lub budowli morskiej wraz z określeniem szerokości pasa lub obszaru, w którym ta wielkość ma być zachowana;
- 2) ustawienie tablic zakazu kotwiczenia zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy, w szczególności spełniających wymagania Polskiej Normy PN-W-49302 Oznakowanie nawigacyjne – Tablice zakazu kotwiczenia – Znaki, oraz ich właściwe oświetlenie od zachodu do wschodu słońca w przypadku budowli morskiej:
 - a) przez którą do przyległego akwenu przechodzą wszelkiego rodzaju kable lub rurociągi,
 - b) przy której jest wykonane umocnienie dna;
- 3) wykonanie i ustawienie tablic informujących o maksymalnej wysokości jednostek pływających mogących przepływać pod przewodami napowietrznymi przechodzącymi nad budowlamiorskimi lub akwenami;
- 4) oznakowanie nawigacyjne zgodne z wymogami projektu budowlanego, na którego podstawie wybudowano tę budowlę;
- 5) odśnieżanie i usuwanie zalodzenia elementów niezbędnych do bezpiecznego użytkowania budowli morskiej oraz właściwego i nieprzerwanego działania urządzeń zainstalowanych w tej budowlu i na tej budowlu.

§ 53. 1. W przypadku zmiany schematu obciążenia budowli morskiej polegającej na:

- 1) zmianie wielkości lub układu obciążeń budowli morskiej, które zgodnie z projektem budowlanym, na którego podstawie wybudowano tę budowlę, dana budowla ma wytrzymać, przez:
 - a) ustawienie i pracę urządzenia technicznego na szynach toru poddźwignicowego, posadowionego na budowli morskiej, wywołującego obciążenia większe albo bardziej niekorzystne od obciążeń przyjętych w projekcie budowlanym lub w ekspertyzie technicznej opracowanej w szczególności na podstawie Polskich Norm PN-EN 1990 Eurokod – Podstawy projektowania konstrukcji i PN-EN 1991 Eurokod 1 – Oddziaływania na konstrukcje (norma wieloczęściowa),
 - b) składowanie w istniejących zasobniach albo na placach składowych, usytuowanych na budowli morskiej lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie, ładunków i towarów w ilości powodującej przekroczenie dopuszczalnego równomiernie rozłożonego jednostkowego obciążenia dla zasobni lub placu składowego ($q_{dop.}$), wyrażonego w kN/m² lub kPa,
 - c) dobijanie, odbijanie i postój przy budowli morskiej jednostek pływających o wymiarach większych niż wymiary jednostki pływającej uwzględnionej w obliczeniach statycznych projektu budowlanego, na którego podstawie wybudowano tę budowlę, w tym dużych statków odlichtowanych o zredukowanym zanurzeniu (T_{zr}) lub statków pustych o zanurzeniu (T_p),
- 2) złomowaniu jednostek pływających przy budowli morskiej, składowaniu złomu lub wraków jednostek pływających na budowli morskiej lub na naziomie przyległym do budowli morskiej wybudowanej i przystosowanej do innego celu,
- 3) zmianie rodzaju przeładowywanych towarów lub ładunków na budowli morskiej powodujących powstanie albo wzrost negatywnego oddziaływania na środowisko

– sporządza się ekspertyzę techniczną, o której mowa w art. 71 ust. 2 pkt 5 ustawy.

2. W przypadku gdy ekspertyza techniczna, o której mowa w art. 71 ust. 2 pkt 5 ustawy, dotycząca przypadku określonego w ust. 1 pkt 1 lit. c wykaże, że przy wprowadzeniu dodatkowych warunków są możliwe dobijanie, cumowanie i postój przy budowli morskiej danej jednostki pływającej, i nie spowoduje to przekroczenia maksymalnych obciążeń przyjętych przy projektowaniu tej budowli, podmiot zarządzający, o którym mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), określa jednorazowo warunki bezpiecznego podejścia, cumowania i postoju danej jednostki, w szczególności prędkość podchodzenia i dobijania, maksymalną prędkość wiatru, przy której można prowadzić obsługę jednostki, i ewentualną asystę holowników.

§ 54. W przypadku zmiany sposobu użytkowania budowli morskiej polegającej na podjęciu działalności zmieniającej warunki bezpieczeństwa pożarowego budowli morskiej, w szczególności przeładunku paliw płynnych, gazów płynnych i innych ładunków niebezpiecznych powodujących powstanie zagrożenia pożarowego na budowlach morskich wybudowanych i przystosowanych dotychczas do przeładunku innych towarów lub ładunków albo do innych celów, jest wymagana ekspertyza, o której mowa w art. 71 ust. 2a ustawy.

§ 55. W przypadku zmiany polegającej na zwiększeniu głębokości dopuszczalnej ($H_{dop.}$) przy budowlu morskiej, a także zwiększeniu głębokości technicznej (H_t) umożliwiającej obsługę jednostek pływających większych, niż to określono w projekcie budowlanym, na którego podstawie wybudowano tę budowlę, lub w dokonanej zgodnie z przepisami ustawy zmianie sposobu użytkowania danej budowli morskiej, jeżeli zwiększenie głębokości dopuszczalnej ($H_{dop.}$) lub głębokości technicznej (H_t) wiąże się z wykonaniem robót czerpalnych, to roboty te przeprowadza się zgodnie z wymogami określonymi dla wykonania robót czerpalnych przy budowlu morskiej.

§ 56. W przypadku powstania w wyniku przeprowadzanych kontroli i oględzin wątpliwości co do stateczności skarp instaluje się urządzenia badawcze ostrzegające o zagrożeniu utraty stateczności skarpy.

§ 57. 1. Użytkowanie budowli morskiej wymaga udokumentowania aktualnego stanu przyległego obszaru gruntów pokrytych wodami oraz aktualnego stanu podwodnej części budowli morskiej.

2. Dokumentami potwierdzającymi aktualne stany, o których mowa w ust. 1, są:

- 1) plan batymetryczny;
- 2) atest nurkowy badania podwodnego;
- 3) sprawozdanie z badania dna;
- 4) atest czystości dna.

DZIAŁ III

Szczegółowy zakres i częstotliwość kontroli morskich budowli hydrotechnicznych

§ 58. Kontrole obejmują całą budowlę morską wraz z instalacjami i urządzeniami, z wyłączeniem urządzeń technicznych, oraz innym wyposażeniem niebędącym urządzeniem lub instalacją.

§ 59. Budowle morskie podlegają kontroli:

- 1) okresowej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 2) okresowej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy;
- 3) bezpiecznego użytkowania obiektu, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 4 ustawy.

§ 60. 1. Kontrola okresowa, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy, przeprowadzana co najmniej raz w roku nie dotyczy:

- 1) budowli morskich, na których przeładowuje się materiały, ładunki lub towary wchodzące w reakcje z materiałami, z których jest zbudowana budowla morska, oraz mogące spowodować skażenie wód portowych lub powodujące intensyfikację korozji elementów konstrukcyjnych i wyposażenia budowli morskich,
- 2) przystani promów morskich i portowych oraz przystani statków ro-ro i pasażerskich,
- 3) falochronów narzutowych, nasypowych lub mieszanych oraz budowli ochrony brzegu morskiego o tym rodzaju konstrukcji, która tworzy linię brzegową

– których kontrolę przeprowadza się co pół roku.

2. Kontrolę okresową okładzin skarp kanałów morskich i umocnień brzegowych po raz pierwszy przeprowadza się w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia ich budowy, z tym że w przypadku stwierdzenia na podstawie prowadzonych bieżących oględzin, że zastosowane do zatrzymania erozji środki osiągnęły wymagane warunki stabilnego zabezpieczenia, przeprowadza się kontrole okresowe w terminach określonych w ust. 1 pkt 3.

§ 61. 1. Kontrola okresowa budowli morskiej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy, obejmuje w szczególności sprawdzenie:

- 1) stanu technicznego wyposażenia, urządzeń i instalacji narażonych w sposób szczególny na szkodliwe wpływy z otoczenia;

- 2) sprawności działania instalacji i urządzeń zapewniających bezpieczeństwo użytkowania budowli morskiej oraz służących ochronie środowiska;
- 3) elementów budowli morskiej, które wymieniono w dokumentach sporządzonych podczas bieżących oględzin, o których mowa w § 69 ust. 4.

2. Przeprowadzając kontrolę okresową części nadwodnej budowli morskiej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy, uwzględnia się okresowe plany batymetryczne sporządzone zgodnie z § 74.

§ 62. 1. Kontrola okresowa, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy, skarp kanałów morskich oraz umocnień brzegowych obejmuje oględziny:

- 1) odkształceń – osiadania górnej części skarpy i wybrzuszania się jej w kierunku podstawy, które mogą wskazywać na początkową utratę stateczności;
- 2) pęknięć:
 - a) równoległych do grzbietu i równoległego obsuwania się w kierunku podstawy, które mogą wskazywać na początkową utratę stateczności na skutek obsuwania się skarpy górnej,
 - b) o heksagonalnym lub losowym przebiegu spękań, które mogą wskazywać na skurcz powstały w wyniku wysuszenia się łąw;
- 3) szczelin – otwarcia się spoin i szczelin w okładzinie z elementów prefabrykowanych, które mogą wskazywać na początkową utratę stateczności na skutek poślizgu pionowego lub poślizgu powierzchniowego;
- 4) przecieków wody unoszącej cząstki gruntu ze skarpy, które mogą wskazywać na erozję wewnętrzną lub erozję spływową.

2. W przypadku skarp podwodnych, w szczególności tych, przy których odbywa się ruch jednostek pływających, kontrola obejmuje badanie stateczności skarp polegające na sondowaniu zboczy i dna, które pozwala określić istniejące nachylenie skarp i porównanie go z nachyleniem dopuszczalnym.

§ 63. Kontrola okresowa, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy, budowli morskiej wraz z jej częścią podwodną przeprowadzana co najmniej raz na 5 lat nie dotyczy:

- 1) elementów konstrukcyjnych budowli morskich w pierwszych 3 latach użytkowania budowli morskiej,
- 2) falochronów narzutowych, nasypowych lub mieszanych

– których kontrolę przeprowadza się co 3 lata.

§ 64. Kontrolę okresową, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy, budowli morskiej poprzedza się:

- 1) pomiarami geodezyjnymi przemieszczeń pionowych i poziomych jej elementów konstrukcyjnych, jeżeli istnieją geodezyjne punkty pomiarowe;
- 2) sporządzeniem:
 - a) planów batymetrycznych,
 - b) atestów nurkowych badania podwodnego,
 - c) sprawozdania z badania dna.

§ 65. Kontrola okresowa, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy, obejmuje w szczególności:

- 1) w przypadku nabrzeża, obrzeża, pirsu, mola i pomostu:
 - a) przeprowadzenie pomiarów batymetrycznych akwenu oraz, jeżeli jest to zasadne, dodatkowo badań sonarowych obejmujących pas dna o szerokości do 50 m, jednak nie mniejszej niż trzykrotna głębokość techniczna (H_t) w miejscu posadowienia budowli morskiej, mierząc prostopadle od konstrukcji danej budowli morskiej,
 - b) sprawdzenie szczelności zamków ścianek szczelnych, palościanek i skrzyń,
 - c) ustalenie wielkości ubytków, pęknięć, obszarów i zasięgu korozji elementów budowli morskiej,
 - d) sprawdzenie aktualnych warunków posadowienia budowli morskiej na podstawie planów batymetrycznych, sprawozdania z badania dna i atestów nurkowych badania podwodnego,

- e) określenie stanu dostępnych elementów systemu nośnego budowli morskiej oraz ich połączeń,
 - f) ustalenie wielkości osiadań, ugięć i przemieszczeń całej budowli morskiej i elementów budowli morskiej,
 - g) określenie stanu nawierzchni i zasypów za konstrukcją nabrzeży,
 - h) określenie działania instalacji obniżającej poziom wody gruntowej za ścianą nabrzeża lub obrzeża,
 - i) sprawdzenie stanu elementów oraz podzespołów instalacji ochrony katodowej,
 - j) sprawdzenie stanu technicznego umocnienia dna,
 - k) określenie natężenia i równomierności oświetlenia,
 - l) określenie stanu technicznego całości wyposażenia budowli morskiej;
- 2) w przypadku falochronów:
- a) przeprowadzenie pomiarów batymetrycznych akwenu oraz, jeżeli jest to zasadne, dodatkowo badań sonarowych obejmujących pas dna o szerokości do 50 m, jednak nie mniejszej niż trzykrotna głębokość techniczna (H_T) w miejscu posadowienia budowli morskiej, mierząc prostopadle od konstrukcji danej budowli,
 - b) ustalenie wielkości ubytków materiałów zasypowych i wypełniających,
 - c) sprawdzenie aktualnych warunków posadowienia budowli morskiej na podstawie planów batymetrycznych, sprawozdania z badania dna i atestów nurkowych badania podwodnego,
 - d) ustalenie wielkości przemieszczeń całej budowli morskiej i elementów budowli morskiej,
 - e) określenie stanu technicznego całości wyposażenia falochronów;
- 3) w przypadku dalb i innych samodzielnych konstrukcji cumowniczo-odbojowych:
- a) sprawdzenie stanu technicznego elementów nośnych, w tym szczególnie stanu zabezpieczeń antykorozyjnych,
 - b) określenie występowania w promieniu 50 m wokół budowli morskiej odchyłeń od przyjętej głębokości technicznej (H_T),
 - c) sprawdzenie połączenia pali z konstrukcją głowicową,
 - d) określenie stanu połączeń elementów konstrukcji głowicowej oraz zamocowań urządzeń odbojowych lub cumowniczych,
 - e) sprawdzenie stanu technicznego umocnienia dna,
 - f) określenie stanu technicznego całości wyposażenia;
- 4) w przypadku budowli ochronnej brzegu morskiego:
- a) sprawdzenie aktualnych warunków posadowienia tej budowli,
 - b) ustalenie wielkości ubytków materiału narzutowego i zasypowego,
 - c) określenie stanu okładzin skarp,
 - d) określenie stanu zużycia elementów drewnianych i żelbetowych tej budowli,
 - e) sprawdzenie, czy nie występują przegłębienia dna w obszarze wpływu tej budowli,
 - f) sprawdzenie stanu technicznego budowli i przemieszczeń opasek brzegowych,
 - g) ustalenie wielkości osiadań i innych przemieszczeń pozostałych, niewymienionych w lit. b–d i f, budowli ochronnych brzegu morskiego;
- 5) sprawdzenie stanu technicznego wyposażenia, urządzeń i instalacji budowli morskiej, łącznie z ich zamocowaniami, osłonami i przekryciami;
- 6) sprawdzenie sprawności działania instalacji ochrony katodowej stalowych elementów konstrukcyjnych budowli morskiej, w szczególności pali, palościanki i ścianki szczelnej, przez wykonanie pomiarów potencjału elektrochemicznego oraz sprawdzenie zamocowania anod.

§ 66. 1. Za pierwszą kontrolę okresową, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, budowli morskiej uznaje się odbiór robót budowlanych i przekazanie tej budowli do użytkowania.

2. W ramach odbioru robót budowlanych, o którym mowa w ust. 1, uzyskuje się wyniki wszystkich pomiarów wyjściowych parametrów podlegających monitoringowi i opisuje zdarzenia, warunki i okoliczności występujące w trakcie tych pomiarów.

3. Jeżeli w trakcie robót budowlanych przeprowadzano pomiary geodezyjne, te pomiary dołącza się do wyników pomiaru wyjściowego wraz z opisem zdarzeń i okoliczności występujących w trakcie tych pomiarów.

§ 67. Jeżeli budowla morska była budowana etapami, to kontrole okresowe, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, można przeprowadzać dla całej budowli morskiej, z tym że termin tych kontroli liczy się od roku, w którym oddano do użytkowania pierwszą część tej budowli.

§ 68. Przerwy w użytkowaniu budowli morskiej, jej instalacji, urządzeń i wyposażenia nie mają wpływu na terminy przeprowadzania kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.

§ 69. 1. Kontrola bezpiecznego użytkowania obiektu, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 4 ustawy, jest poprzedzona bieżącymi oględzinami, które polegają na ocenie wizualnej nadwodnych elementów budowli morskiej oraz wyposażenia wykonywanej przez osoby wyznaczone przez właściciela lub zarządcę budowli morskiej, z częstotliwością ustaloną przez właściciela lub zarządcę tej budowli.

2. Zakres bieżących oględzin budowli morskiej obejmuje obserwacje co najmniej:

- 1) korony budowli i przyległego naziomu;
- 2) umocnień skarp i narzutów wraz z przyległym naziomem;
- 3) elementów budowli morskiej;
- 4) urządzeń cumowniczych i odbojowych;
- 5) urządzeń wyjściowych;
- 6) przykryć kanałów, studzienek i wnęk instalacyjnych;
- 7) stanu funkcjonowania instalacji odwodnieniowych;
- 8) stanu elementów drewnianych, gumowych, stalowych, betonowych, żelbetowych i z betonu sprężonego;
- 9) stanu powłok ochronnych oraz elementów instalacji ochrony katodowej;
- 10) stanu oznakowania nawigacyjnego budowli morskiej;
- 11) działania oświetlenia:
 - a) zewnętrznego o świetle w kolorze białym,
 - b) oznakowania nawigacyjnego,
 - c) świateł ostrzegawczych;
- 12) stanu tablic informacyjnych i ostrzegawczych oraz ich oświetlenia;
- 13) stanu wodowskazów i innych urządzeń pomiarowych.

3. Bieżące oględziny budowli morskiej przeprowadza się w szczególności:

- 1) po zacumowaniu oraz po odcumowaniu wszelkich jednostek pływających;
- 2) po wystąpieniu warunków pogodowych odbiegających od przeciętnych, w szczególności:
 - a) po silnych sztormach,
 - b) w czasie wystąpienia ekstremalnie wysokich lub niskich stanów wody i zaraz po ich ustąpieniu,
 - c) po ustąpieniu silnych mrozów,
 - d) po długotrwałych i intensywnych opadach atmosferycznych.

4. W przypadku stwierdzenia podczas bieżących oględzin widocznych zmian mogących wpływać na bezpieczeństwo budowli morskiej lub na bezpieczeństwo jej użytkowania sporządza się opis zauważonych zmian uzupełniony, w razie konieczności, o dokumentację fotograficzną.

§ 70. 1. Kontrola bezpiecznego użytkowania budowli morskiej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 4 ustawy, jest przeprowadzana w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 61 pkt 2 ustawy, w tym w szczególności gdy:

- 1) wystąpiła klęska żywiołowa, która spowodowała uszkodzenie budowli morskiej;
- 2) doszło do kolizji jednostki pływającej z budowlą morską;
- 3) w obszarze wpływu budowli morskiej wystąpiło nagłe przegłębienie dna;
- 4) stan techniczny budowli morskiej może budzić zastrzeżenia z punktu widzenia jej nośności lub stateczności.

2. Kontrola bezpiecznego użytkowania budowli morskiej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 4 ustawy, obejmuje ocenę stanu technicznego budowli morskiej, w szczególności pod względem jej przydatności do dalszego użytkowania, warunków technicznych dalszego jej użytkowania, a także dopuszczalnych obciążeń budowli morskiej i naprężeń w elementach budowli morskiej.

3. Skarpy ilaste sprawdza się bezpośrednio po ulewnym lub długotrwałym deszczu albo po ataku fal, a także po okresie suchym w celu określenia efektu wchodzenia wody do powierzchniowych szczelin gruntu.

DZIAŁ IV

Dokumentowanie warunków technicznych użytkowania morskiej budowli hydrotechnicznej

Rozdział 1

Wymagania ogólne

§ 71. 1. Dokumentację warunków technicznych użytkowania budowli morskiej stanowią:

- 1) dokumentacja budowy i dokumentacja powykonawcza;
- 2) dokumentacja przejmowania budowli morskich do użytkowania;
- 3) dokumentacja odbioru budowli morskiej;
- 4) książka obiektu budowlanego;
- 5) instrukcja użytkowania oraz konserwacji maszyn i urządzeń, w jakie jest wyposażona budowla morską;
- 6) decyzja o pozwoleniu na użytkowanie budowli morskiej;
- 7) dokumenty dotyczące zmiany sposobu użytkowania budowli morskiej lub jej części;
- 8) sporządzone w całym okresie użytkowania budowli morskiej:
 - a) ekspertyzy stanu technicznego całej budowli morskiej lub jej części,
 - b) opinie oraz oceny stanu technicznego całej budowli morskiej lub jej części,
 - c) projekty opracowane w okresie użytkowania budowli morskiej,
 - d) protokoły kontroli okresowych,
 - e) protokoły kontroli bezpiecznego użytkowania obiektu,
 - f) protokoły badań, pomiarów i sprawdzeń sporządzone w całym okresie użytkowania budowli morskiej,
 - g) protokoły okresowych pomiarów agresywności korozyjnej środowiska, postępu procesów korozyjnych i skuteczności zabezpieczeń antykorozyjnych,
 - h) projekty lub programy długoletnich badań przemieszczeń poziomych i pionowych budowli morskiej, a także wyniki i analizy badań tych przemieszczeń,
 - i) plany batymetryczne,
 - j) atesty czystości dna,
 - k) sprawozdanie z badania dna,
 - l) atesty nurkowe badań podwodnych podwodnej części budowli morskiej,
 - m) analizy chemiczne prób osadów dennych,
 - n) inne dokumenty sporządzane w całym okresie użytkowania budowli morskiej.

2. Dokumentację, o której mowa w ust. 1, przechowuje się w warunkach zapewniających jej ochronę przed zniszczeniem, uszkodzeniem lub zgubieniem w całym okresie użytkowania budowli morskiej.

3. W przypadku zniszczenia, uszkodzenia lub zgubienia dokumentacji budowy i dokumentacji powykonawczej budowli morskiej przeprowadza się inwentaryzację tej budowli oraz ekspertyzy techniczne w celu określenia aktualnych parametrów techniczno-użytkowych oraz warunków technicznych dalszego użytkowania tej budowli.

4. Dokumenty sporządzone w wyniku przeprowadzenia kontroli i badań budowli morskiej dołącza się do książki obiektu budowlanego budowli morskiej.

Rozdział 2

Plan batymetryczny

§ 72. 1. Plan batymetryczny jest zapisem wykonanych pomiarów batymetrycznych, na którego podstawie ustala się:

- 1) głębokość nawigacyjną (H_n);
- 2) głębokość nawigacyjną aktualną (H_{na});
- 3) przegłębienia dna;
- 4) spłylenia dna.

2. Dokładność pomiarów batymetrycznych wykorzystywanych do opracowania planu batymetrycznego nie może być mniejsza niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 41e ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

§ 73. 1. Plan batymetryczny jest wykorzystywany przy określaniu stateczności budowli morskiej.

2. Wyróżnia się następujące rodzaje planów batymetrycznych:

- 1) okresowe;
- 2) kontrolne;
- 3) awaryjne.

§ 74. 1. Okresowe plany batymetryczne sporządza się:

- 1) co dwa lata – przy nieregularnym użytkowaniu akwenu i budowli morskiej oraz w przypadku stoczniowych konstrukcji hydrotechnicznych;
- 2) raz w roku – przy regularnym użytkowaniu akwenu i budowli morskiej, w tym budowli przeznaczonych do przeładunku towarów i ładunków drobnicowych, masowych i kontenerów;
- 3) w okresie krótszym niż rok:
 - a) przy intensywnym użytkowaniu akwenu i budowli morskiej, przy których odbywa się przeładunek ładunków masowych luzem, oraz gdy ładunek ten wpada do akwenu i mogą wystąpić duże spłylenia dna,
 - b) przy budowli morskiej wchodzącej w skład terminali pasażerskich, promowych, paliwowych, gazowych, paliwowo-gazowych, instalacyjnych oraz serwisowych,
 - c) w przypadku konieczności użytkowania budowli morskiej będącej w stanie przedawaryjnym,
 - d) dla stanowisk stacji prób statków na uwięzi.

2. Okres krótszy niż rok, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, określa się w dokumentach kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy.

§ 75. Kontrolne plany batymetryczne sporządza się w przypadku:

- 1) wykonania robót czerpalnych;
- 2) wykonania robót zasypowych w celu likwidacji przegłębień dna;

- 3) konieczności dokonania zmiany sposobu użytkowania budowli morskiej, w szczególności przy obciążeniu budowli morskiej dźwignicą wywołującą większe lub bardziej niekorzystne obciążenia;
- 4) wykonania umocnienia dna.

§ 76. Awaryjne plany batymetryczne sporządza się:

- 1) w przypadku stwierdzenia użycia śruby przez statek zacumowany do budowli morskiej nieprzystosowanej do takiego użytkowania;
- 2) po każdym sztormie, który wywołał maksymalne falowanie na akwenu przy budowli morskiej określone w projekcie budowlanym, w szczególności w przypadku falochronów;
- 3) każdorazowo po zaistniałej awarii budowli morskiej.

§ 77. 1. Do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi jednostek pływających, projektowania, posadawiania oraz kontroli budowli morskiej są właściwe wyłącznie plany batymetryczne sporządzone lub sprawdzone (autoryzowane) przez hydrografa morskiego posiadającego dyplom kategorii A wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 41e ust. 5 pkt 2–5 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

2. Plany batymetryczne, o których mowa w ust. 1, wymagają zatwierdzenia przez właściwy urząd morski albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Rozdział 3

Atesty nurkowe badania podwodnego

§ 78. 1. Atest nurkowy badania podwodnego podwodnej części budowli morskiej zawiera inwentaryzację podwodnej części budowli morskiej i ocenę wyników tej inwentaryzacji oraz stwierdza, czy podwodne elementy budowli morskiej są wykonane zgodnie z projektem budowlanym i znajdują się we właściwym stanie technicznym oraz czy nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa kadłubów jednostek pływających obsługiwanych przy tej budowli.

2. Atest nurkowy badania podwodnego zawiera w szczególności potwierdzenie:

- 1) szczelności ścianki szczelnej albo palościanki, z dokładnym przedstawieniem w części rysunkowej, stanowiącej integralną część atestu:
 - a) rzędnej dna, do jakiej zbadano szczelność ścianki szczelnej lub palościanki, wraz ze wszystkimi przejściami ściągów, rurociągów, kabli i innych instalacji,
 - b) szkicowego planu sytuacyjnego z metrażem ścianki lub palościanki wraz z określeniem początku i kierunku prowadzenia badań i pomiarów;
- 2) braku wystających podwodnych elementów budowli morskiej poza lico odwodnej ściany nadbudowy budowli morskiej, a także resztek konstrukcji mocujących deskowanie, które mogłyby uszkodzić kadłub jednostki pływającej;
- 3) braku uszkodzeń i odkształceń pali usytuowanych pod wodą;
- 4) właściwego wykonania całości umocnienia dna wraz z określeniem rzędnych, wymiarów i ewentualnego nachylenia konstrukcji tego umocnienia, ze szczególnym uwypukleniem wyników badań szczelności styku połączenia umocnienia dna ze ścianką szczelną, palościanką i palami oraz badań stanu zewnętrznej krawędzi konstrukcji umocnienia dna.

3. Atest nurkowy badania podwodnego sporządzany w okresie użytkowania budowli morskiej zawiera ponadto informacje dotyczące stanu technicznego podwodnych elementów konstrukcyjnych budowli morskiej oraz określa rodzaj, stopień, obszar i miejsce występowania korozji, a także stan podwodnych zabezpieczeń powłokowych i stopień zużycia elementów instalacji ochrony katodowej.

4. Atest nurkowy badania podwodnego, sporządzany po wykonaniu robót czerpalnych mających na celu pogłębienie dna akwenu przy budowli morskiej i związanych z ustaleniem nowej głębokości technicznej (H_t), określa także szczelność i stan techniczny ścianki szczelnej, palościanki, pali lub innego rodzaju fundamentu budowli morskiej w miejscu odsłoniętym w czasie tych robót czerpalnych.

Rozdział 4

Sprawozdanie z badania dna

§ 79. 1. Sprawozdanie z badania dna sporządza się na podstawie materiałów z realizacji prac przeprowadzonych przynajmniej w jeden z następujących sposobów:

- 1) trałowanie hydrograficzne (trały mechaniczne);
- 2) trałowanie hydroakustyczne (sonary, echosondy wielowiązkowe i wieloprzetwornikowe);
- 3) inspekcja środkami telewizji podwodnej.

2. Trałowania hydrograficznego nie przeprowadza się w obszarze umocnienia budowli morskiej oraz przyległego do niego pasa o szerokości 10 m.

§ 80. 1. Sprawozdanie z badania dna składa się z części opisowej i kartograficznej przedstawiających przetrałowany lub przebadany obszar dna.

2. W przypadku wykrycia przeszkód podwodnych sprawozdanie z badania dna w części kartograficznej wymaga nanieśnięcia położenia wykrytych przeszkód podwodnych oraz dołączenia ich opisu.

3. W przypadku usunięcia przeszkód podwodnych sprawozdanie z badania dna uzupełnia się o atest czystości dna.

§ 81. Sprawozdanie z badania dna sporządza się:

- 1) w związku z przekazaniem do użytkowania nowej budowli morskiej przeznaczonej do obsługi jednostek pływających;
- 2) w związku z odbiorem i przekazaniem do użytkowania istniejącej budowli morskiej przeznaczonej do obsługi jednostek pływających, jeżeli dokonano jej przebudowy, montażu, remontu lub zmiany sposobu użytkowania, połączonych z robotami rozbiórkowymi prowadzonymi od strony odwodnej krawędzi budowli morskiej;
- 3) przed dokonaniem kontroli okresowej, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy, istniejącej budowli morskiej.

§ 82. 1. Do potwierdzenia, że użytkowanie budowli morskiej zapewnia bezpieczeństwo żeglugi jednostek pływających, jest właściwe wyłącznie sprawozdanie z badania dna sporządzone lub sprawdzone (autoryzowane) przez hydrografa morskiego posiadającego dyplom kategorii A wydany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 41e ust. 5 pkt 2–5 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

2. Sprawozdanie z badania dna, o którym mowa w ust. 1, wymaga zatwierdzenia przez właściwy urząd morski albo Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Rozdział 5

Atest czystości dna

§ 83. Atest czystości dna przy budowli morskiej jest dokumentem potwierdzającym, że pas dna o szerokości określonej przez upoważnionego przedstawiciela właściwego terytorialnie urzędu morskiego został sprawdzony i że nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne ograniczające użytkowanie budowli morskiej lub zagrażające bezpieczeństwu jednostek pływających.

§ 84. Atest czystości dna jest sporządzany na podstawie:

- 1) sprawozdania z badania dna wykonanego po usunięciu wcześniej rozpoznanych przeszkód lub
- 2) sprawozdania z badania dna określającego rozpoznane przeszkody oraz dokumentów stwierdzających, że te przeszkody zostały usunięte.

§ 85. Atest czystości dna może być sporządzony dla konkretnej głębokości przy zalegających niewielkich przeszkodach nawigacyjnych na głębokości większej niż głębokość określona w atescie.

DZIAŁ V

Przepis przejściowy i przepis końcowy

§ 86. Kontrole morskich budowli hydrotechnicznych wszczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia są prowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych.

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

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych (Dz. U. poz. 1516), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411).