

Artur Roman POMIANOWSKI<sup>1</sup>

## Rola władz Polski we wdrażaniu polityki transportowej UE odnośnie żeglugi śródlądowej

Głównym celem artykułu jest przedstawienie wybranych aktów prawnych przyjętych na poziomie krajowym w latach 2000-2010, tworzących podstawy prawne funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce.

### 1. USTAWA O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Ustawa o żegludze śródlądowej jest podstawowym dokumentem regulującym uprawianie żeglugi na wodach śródlądowych. Istotnym celem, jaki przyświecał autorom ustawy było wdrożenie następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich do prawodawstwa polskiego:

- dyrektywy 76/135/EWG z dnia 20 stycznia 1976 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 21 z 29.01.1976),
- dyrektywy 80/1119/EWG z dnia 17 listopada 1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących przewozu rzeczy po wodnych drogach śródlądowych (Dz. Urz. WE L 339 z 15.12.1980, ze zm.),
- dyrektywy 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 301 z 28.10.1982),
- dyrektywy 87/540/EWG z dnia 9 listopada 1987 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika towarów drogą wodną w transporcie krajowym i międzynarodowym i wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji dla tego zawodu (Dz. Urz. WE L 322 z 12.11.1987),
- dyrektywy 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą

<sup>1</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Rozwoju Regionalnego

śródlądową (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991),

- dyrektywy 96/35/EWG z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i żegludze śródlądowej towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 145 z 19.06.1996),
- dyrektywy 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu rzeczy towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996),
- dyrektywy 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie rzeczy niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 118 z 19.05.2000).

Ustawa o żegludze śródlądowej w ten sposób połączyła dwie kwestie: naprawę wieloletnich zaniedbań również legislacyjnych na polu żeglugi śródlądowej oraz kwestie związane z dostosowaniem polskiego prawodawstwa do wymagań akcesyjnych, związanych z przystąpieniem Polski do Wspólnot Europejskich.

Ustawa ta odnosi się do *statków służących do przewozów międzybrzegowych, zarobkowego przewozu osób lub ładunków, uprawiania sportu lub rekreacji z pewnymi wyłączeniami, zarobkowego połowu ryb, wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych*. Określa ona organy administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencje. Ustanawia ona ministra właściwego ds. transportu naczelnym organem administracji żeglugi śródlądowej. Tworzy to jednocześnie terenową administrację poprzez Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej, którzy kierują całością spraw związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, przeprowadzaniem postępowań w sprawach wypadków żeglugowych oraz inspekcji statków (w tym pomiaru statku i inspekcji technicznej). W tej mierze stają się organem inspekcyjnym. Kontrolują przestrzeganie przepisów dotyczących żeglugi śródlądowej: dokumentów przewozowych, stanu oznakowania szlaków żeglugowych, dokumentów armatorów dotyczących Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego, jak również weryfikują ustalone głębokości tranzytowe. Ponadto ustawa stwarza ramy prawne do współdziałania Dyrektorów UŻŚ z innymi organami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, ochrony portów lub przystani. Wykonują zadania obronne oraz te o charakterze niemilitarnym, a w szczególności zapobiegają aktom terroru i likwidują ich skutki. Ustawa jednocześnie zaznacza, że szczegółowy zakres działania danego Dyrektora UŻŚ określa statut UŻŚ nadany

w drodze zarządzenia przez ministra właściwego ds. transportu, obecnie Ministra Infrastruktury.

W ustawie znalazły się również dosyć szczegółowe zapisy dotyczące zakresu uprawnień inspektora podczas wykonywania zadań służbowych. Określa zasady umundurowania, podnoszenia flagi państwowej i służbowej przez statki inspekcyjne, wymagania bezpieczeństwa żeglugi, zasady klasyfikacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych, zasady prowadzenia zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej, zasady wykonywania pilotażu, postępowanie w razie wypadku żeglugowego, w tym przepisy karne.

Określone są w niej również szczegółowe warunki wydania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowych, podmioty, które powinny takie świadectwo uzyskać, oraz uprawnienia, które za nim idą. Dodatkowo ustawa wymienia szczegółowo dokumenty, jakie muszą zostać przedstawione, by właściwy Dyrektor UŻŚ mógł wydać ww. świadectwo.

Kolejnym przejawem wdrażania dyrektyw są zapisy mówiące o uznawaniu dokumentów potwierdzających posiadanie odpowiednich kwalifikacji. Dyrektywa wyznacza niezbędne umiejętności potrzebne do uzyskania świadectwa eksperta ADN (umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych), czy doradcy ds. bezpieczeństwa. Reguluje również warunki przewozów materiałów niebezpiecznych, przepisów dot. bezpieczeństwa zgodnych z ADN [5] [6].

Obecnie trwają prace nad zebraniem wszystkich przepisów dotyczących przewozów towarów niebezpiecznych zarówno w transporcie drogowym (ADR), kolejowym (RID), jak i wodnym, do jednej ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

## **2. USTAWA O ZMIANIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ Z 2008 ROKU**

Ustawa o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej wydana w dniu 4 września 2008 miała za zadanie wdrożenie dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152). Historia River Information Services (w skrócie RIS) sięga początku lat 90 ubiegłego wieku. Koncepcja rozwijana przez lata 90-te, już w 1998 znalazła się w oficjalnych dokumentach Wspólnoty Europejskiej, jako sposób na zwiększenie niezawodności i dostępności żeglugi śródlądowej. RIS ma na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego, w zakresie bezpieczeństwa, wydajności oraz zmniejszenia jego oddziaływania na środowisko naturalne. Wspomaga też operacyjność z innymi rodzajami transportu, w szczególności przez

udostępnianie użytkownikom RIS odpowiednich informacji.

Ustawa wprowadziła RIS na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, drogach które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

W tabeli 1 wyszczególnione zostały śródlądowe drogi wodne w Polsce, które posiadają klasę IV i wyższą, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 7 maja 2002 r. w sprawie kwalifikacji śródlądowych dróg wodnych.

**Tabela 1.** Drogi wodne śródlądowe w Polsce posiadające klasę IV i wyższą

lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość w km	Klasa drogi wodnej
1	jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb
2	rzeka Odra, od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej, jako rzeka Regalica do ujścia jeziora Dąbie	44,6	Vb
3	rzeka Odra Zachodnia, od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzzeniami	33,6	Vb
4	rzeka Odra Zachodnia, Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z Odrą Zachodnią	2,7	Vb
5	rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	6,9	Vb
6	rzeka Wisła, od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczyńskim	37,5	IV
7	rzeka Wisła, od miejscowości Płock do stopnia wodnego Włocławek	55	Va
8	rzeka Martwa Wisła, od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	11,5	Vb

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie Załącznika Nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie kwalifikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. Z 2002, nr 77, poz. 695)

W praktyce systemem RIS objętych zostało niespełna 100 km drogi wodnej dolnego odcinka Odry.

Ustawa powołuje Centrum RIS dla zapewnienia realizacji zadań związanych z wdrożeniem systemu. Do zadań Centrum ma należeć: gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji o warunkach żeglugowych, taktycznych i strategicznych informacji o ruchu, podejmowanie działań zapewniających użytkownikom RIS dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, udostępnianie organom administracji publicznej oraz państwom członkowskim UE elektronicznych raportów ze statków, zawierających dane

dotyczące statku i przewożonych towarów, zapewnienie interoperacyjności poprzez harmonizację usług, treści danych i częstotliwości, aby użytkownicy RIS mieli dostęp do tych samych usług i informacji na poziomie europejskim [9].

Centrum RIS będzie odpowiedzialne również za promocję korzystanie z RIS oraz wykorzystywania technologii pozycjonowania satelitarnego. Obecnie jest przygotowywany projekt zmiany w ustawie o żegludze śródlądowej oraz ustawie o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, mający na celu zmniejszenie kosztów funkcjonowania i wdrażania systemu, poprzez zaniechanie tworzenia Centrum RIS jako oddzielnej jednostki budżetowej, podległej bezpośrednio ministrowi właściwemu ds. transportu, na rzecz włączenia go w struktury organizacyjne UZŚ w Szczecinie.

### **3. OŚWIADCZENIE RZĄDOWE Z DNIA 13 SIERPNI 2010 W SPRAWIE MOCY OBOWIĄZUJĄCEJ UMOWY EUROPEJSKIEJ, DOTYCZĄCEJ MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (ADN), ZAWARTEJ W GENEWIE DNIA 26 MAJA 2000 r.**

W oświadczeniu tym znajdujemy informacje, że Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej wykonujący obowiązki Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, ratyfikował dnia 14 maja 2010 r. ww. Umowę. Polska stała się 14 krajem po Rosji, Holandii, Węgrzech, Austrii, Bułgarii, Luksemburgu, Chorwacji, Rumunii, Francji, Niemczech, Mołdawii, Słowacji i Ukrainie, w którym umowa obowiązuje. W stosunku do Polski weszła ona w życie 25 lipca 2010 roku [1].

### **4. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ W SPRAWIE OKREŚLENIA SIEDZIB I TERYTORIALNEGO ZAKRESU DZIAŁANIA DYREKTORÓW URZĘDÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.**

W roku 2001 ukazało się rozporządzenie ustanawiające siedziby Urzędów Żeglugi Śródlądowej w następujących miastach: Bydgoszcz, Gdańsk, Giżycko, Kędzierzyn-Koźle, Kraków, Szczecin, Warszawa i Wrocław wraz z odpowiednimi terytorialnie właściwościami ich dyrektorów. Wraz z wejściem w życie ustawy, straciło moc zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej. Można zatem stwierdzić, że w ten sposób, jak również poprzez Ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej podniesiono, także symbolicznie, znaczenie terytorialnej administracji żeglugi śródlądowej w Polsce [2].

## **5. USTAWA O ZMIANIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ ORAZ USTAWY O DOZORZE TECHNICZNYM.**

Zmiana ww. ustaw z dnia 7 maja 2009 roku, miała na celu implementację do polskiego prawodawstwa następujących przepisów:

- △ dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1);
- △ dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektyw 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261);
- △ dyrektywy Rady 2008/59/WE z dnia 12 czerwca 2008 r. dostosowującej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, w związku z przystąpieniem Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31);
- △ dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5).

Ustawa ta uzupełnia ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym o zapisy dotyczące żeglugi śródlądowej, gdyż w pierwotnym brzmieniu ujmowała w zmienionych punktach jedynie żeglugę morską.

Zmiana Ustawy o dozorze technicznym uszczegóławia i uzupełnia również akapity dotyczące inspekcji, rejestru, czynności pomiarowych oraz wzorów dokumentów [10].

## **6. USTAWA O FUNDUSZU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ I FUNDUSZU REZERWOWYM**

Zakłada ona utworzenie Funduszy w Banku Gospodarstwa Krajowego. Jej charakter można określić jako regulacyjny na trzech płaszczyznach. Po pierwsze normuje ona kwestie związane z utworzeniem Funduszu Żeglugi i Funduszem Rezerwowym. Po drugie reguluje podaż zdolności przewozowej śródlądowej floty towarowej. Po trzecie porusza w tym względzie kwestie promocji żeglugi śródlądowej.

Podstawowymi źródłami zasilania funduszu są:

- Składki wnoszone przez armatorów.
- Środki przekazywane z budżetu państwa - w wysokości określonej w ustawie budżetowej.
- Przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa, przekazywanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania Funduszu.
- Odsetki od lokat środków Funduszu w bankach.
- Przychody z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski.
- Darowizny i zapisy oraz wpływy z innych tytułów.

Celem ustawy jest stworzenie z Funduszu źródła wsparcia śródlądowego transportu wodnego. Powinno to być realizowane poprzez dofinansowanie modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej, w tym przedsięwzięć mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi. Dofinansowanie może się odbywać poprzez udzielanie kredytów preferencyjnych, kredytów uzupełniających (w formie dopłat do kredytów komercyjnych), ich umorzeń oraz pożyczek oprocentowanych i nieoprocentowanych dla armatorów żeglugi śródlądowej. Fundusze mają być również przeznaczane na zachęcanie armatorów do przystępowania do zrzeseń komercyjnych oraz ułatwianie pracownikom zatrudnionym w żegludze śródlądowej przekwalifikowanie lub odejście na wcześniejszą emeryturę. Środki Funduszu mogą być także przeznaczone na wypłaty za trwałe wyłączenie statków z eksploatacji (złomowanie).

Przejawem myśli ustawodawcy mającej na celu unowocześnienie floty jest zapis mówiący o zwolnieniu armatora ze składki na fundusz za wprowadzaną nową jednostkę, w przypadku złomowania starej. Trzeba przypomnieć, że stawki w zależności od rodzaju jednostki wahają się od 0,7 euro do 3 euro za tonę, lub 0,4 Euro za kW w przypadku pchacza lub holownika.

W kwestiach promocji żeglugi śródlądowej poza aspektem finansowym działalności funduszu, ważną rolę pełni powołana na mocy powyższej ustawy Rada do Spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej przy ministrze właściwym ds. transportu. W jej skład wchodzi przedstawiciele: ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra

właściwego do spraw finansów publicznych, armatorów i ich związków, ogólnokrajowych przedstawicielstw związków zawodowych pracowników żeglugi śródlądowej, ośrodków naukowych zajmujących się żeglugą śródlądową oraz zainteresowanych samorządów województw. Do zadań Rady należy: opiniowanie i wnioskowanie w sprawach ustalania kryteriów i parametrów systemu promocji żeglugi śródlądowej, opiniowanie projektów planów finansowych Funduszu i Funduszu Rezerwowego, opiniowanie dokumentów BGK, opiniowanie wniosków armatorów w sprawach promocji żeglugi śródlądowej, opiniowanie innych spraw na wniosek ministra właściwego do spraw transportu [8].

## 7. USTAWA PRAWO WODNE

Ustawa Prawo wodne jest bodaj najobszerniejszym aktem prawnym, którego głównym obszarem regulacji są wody śródlądowe. Wdraża liczne dyrektywy unijne z zakresu ochrony środowiska oraz ochrony zasobów wodnych. Przepisy ustawy mają zastosowanie do wód śródlądowych oraz morskich wód wewnętrznych. Zakłada tworzenie warunków dla energetycznego, transportowego oraz rybackiego wykorzystania wód.

Wyznacza ona obowiązek uiszczania należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych należących do Skarbu Państwa. Opłaty pobiera się za: *żeglugę oraz przewóz ludzi lub towarów obiektami pływającymi, holowanie lub spław drewna, korzystanie ze śluz lub pochylni.*

Art. 20 Ustawy Prawo Wodne mówiący o gruntach pokrytych wodami, stanowiących własność Skarbu Państwa i opłatach za ich użytkowanie wraz ustawą z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, stanowi podłoże sporu pomiędzy armatorami, których zdanie i interpretacje przepisów popiera minister infrastruktury, a KZGW popiera system pobierania opłat zapoczątkowany na podstawie zarządzenia nr 44/2007 dyrektora RZGW w Gdańsku.

Ustawa wraz z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie nadania statutu KZGW powołuje Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Powstał on na fundamentach Departamentu Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska i Biura Gospodarki Wodnej.

Zgodnie z ustawą Prezes KZGW nadzorowany jest przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, obecnie Ministra Środowiska. Umiejscowienie KZGW w tych strukturach jakoby determinuje priorytety działania, w praktyce wysuwając problemy środowiskowe przed transportowe [3, 7].

## 8. PODSUMOWANIE

Przedstawione wyżej treści ustaw i innych dokumentów nie ukazują wszystkich przepisów prawnych i aktów wykonawczych w obszarze żeglugi śródlądowej. Temat AGN został pominięty celowo, zważywszy na swoją złożoność. Oceniając nakład pracy włożony przez polski parlament i administrację w ciągu ostatniej dekady, można stwierdzić, że stara się on nadrobić zaniedbania poczynione przez 50 lat w tym obszarze. Bez wątpienia mobilizujące w tym zakresie okazały się wymogi przedakcesyjne Wspólnot Europejskich. Wydaje się, że stworzono już podwaliny formalno-prawne do funkcjonowania sprawnej żeglugi śródlądowej. Stan infrastruktury dróg wodnych w Polsce wciąż pozostaje jednak nadal dalece niezadowolający. Wydaje się zatem że nadszedł czas na pozyskanie środków i wykorzystanie odpowiedniego lobbingu w istniejących uwarunkowaniach prawnych.

### **ROLA WŁADZ POLSKI WE WDRAŻANIU POLITYKI TRANSPORTOWEJ UE ODNOŚNIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

#### **Streszczenie**

Artykuł omawia wprowadzone po 2000 roku elementy polskiego prawodawstwa, oddziałujące na funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce. Wyszczególniono dyrektywy Wspólnot Europejskich implementowane powyższymi aktami. Ponadto przedstawione zostały praktyczne przykłady funkcjonowania przepisów oraz ich skutki gospodarcze. Przybliża także kwestie związane z problemami związanymi z ochroną środowiska, brakiem środków oraz podziałem administracji żeglugi i zarządaniem gospodarki wodnej.

### **THE ROLE OF THE POLISH AUTHORITIES IN THE IMPLEMENTATION OF EU TRANSPORT POLICY FOR INLAND SHIPPING**

#### **Summary**

The elements of Polish legislation implemented from directives of the European Communities after 2000 influencing operation of the inland water shipping in Poland are specified in the article. Some practical aspects of newly implemented rules and their influence on local economy have been studied and presented. Beside, with reference to the implemented rules, the article enlightens problems with protection of natural environment, shortage of financial means and separation of the Administration of Navigation from the Management of the Water Management.

## LITERATURA

- [1] Oświadczenie Rządowe z dnia 13 sierpnia 2010 r. w sprawie mocy obowiązującej Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r.
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 lipca 2001 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żegludgi śródlądowej. (Dz. U. z 2000 r., Nr 77, poz. 831)
- [3] Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie nadania statutu Krajowemu Zarządowi Gospodarki Wodnej.
- [4] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie kwalifikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. Z 2002, nr 77, poz. 695)
- [5] Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie dnia 26 maja 2000 r.
- [6] Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, (Dz. U z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.)
- [7] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. (Dz. U. 2001.115.1229 z dnia 11 października 2001 r.)
- [8] Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żegludgi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. (Dz. U. z dnia 28 listopada 2002 r.)
- [9] Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 171, poz. 1057)
- [10] Ustawa z dnia 7 maja 2009 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2009 Nr 98 poz. 818)