

ZAŁOŻENIA DO PROJEKTU USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

1. Aktualny stan prawny

a) Ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia z dnia 9 listopada 2000 r.

Kwestie bezpieczeństwa morskiego reguluje obecnie ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 9 listopada 2000 r., Dz. U. 2000 Nr 109 poz. 1156.

Zmiany do wyżej wymienionej ustawy zostały wprowadzone przez:

- Ustawę z dnia 7 maja 2009 roku o uchyleniu lub zmianie niektórych upoważnień do wydawania aktów wykonawczych (Dz. U. Nr 98, poz. 817);
- Ustawę z dnia 23 stycznia 2009 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie (Dz. U. Nr 92, poz. 753);
- Ustawę z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 63, poz. 519);
- Ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055);
- Ustawę z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 176, poz. 1238);
- Ustawę z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 107, poz. 732).

b) Rozporządzenia.

- Rozporządzenie z dnia 25 września 2001 r. w sprawie prowadzenia nasłuchu radiowego na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. Nr 120, poz. 1282), podstawa prawna art. 43 ust. 4;
- Rozporządzenie z dnia 25 września 2001 r. sprawie szczegółowych zasad i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz uprawnienia członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz. U. Nr 118, poz. 1253), podstawa prawna art. 49 ust. 1;
- Rozporządzenie z dnia 25 września 2001 r. w sprawie zasad i sposobu zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. Nr 118, poz. 1252), podstawa prawna art. 43 ust. 4;
- Rozporządzenie z dnia 20 grudnia 2001 r. w sprawie zakresu stosowania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 156, poz. 1829), podstawa prawna art. 26 ust. 2;

- Rozporządzenie z dnia 24 grudnia 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. Nr 157, poz. 1845), podstawa prawna art. 49 ust. 2;
- Rozporządzenie z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639), podstawa prawna art. 25 pkt 4;
- Rozporządzenie z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie określenia podmiotów upoważnionych do wydawania i zatwierdzania dokumentów uprawniających statek do przewozu ziarna luzem (Dz. U. Nr 63, poz. 574), odstawa prawna art. 31 ust. 3;
- Rozporządzenie z dnia 28 maja 2002 r. w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. Nr 74, poz. 679), podstawa prawna art. 15 ust. 1 pkt 1;
- Rozporządzenie z dnia 6 sierpnia 2002 r. sprawie zasad i trybu postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów oraz określenia organów uprawnionych do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów (Dz. U. Nr 169, poz. 1388), podstawa prawna art. 34;
- Rozporządzenie z dnia 29 października 2002 r. sprawie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz. U. z 2003 r., Nr 20, poz. 173), podstawa prawna art. 29 ust. 3;
- Rozporządzenie z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burta statków morskich (Dz. U. Nr 223, poz. 1874), podstawa prawna art. 16 ust. 5;
- Rozporządzenie z dnia 18 listopada 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu przeprowadzania inspekcji w zakresie kwalifikacji i składu załóg statków morskich (Dz. U. Nr 197, poz. 1666), podstawa prawna art. 25 pkt 2;
- Rozporządzenie z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie trybu przeprowadzania egzaminów i zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej oraz członków komisji dokonujących oceny ośrodków szkoleniowych (Dz. U. Nr 205, poz. 1734), podstawa prawna art. 25 pkt 5;
- Rozporządzenie z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich (Dz. U. Nr 39, poz. 339), podstawa prawna art. 36 ust. 7;
- Rozporządzenie z dnia 31 stycznia 2003 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz. U. Nr 35, poz. 295), podstawa prawna art. 30;
- Rozporządzenie z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS (Dz. U. Nr 89, poz. 832), podstawa prawna art. 32 ust. 2;
- Rozporządzenie z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości informacji dotyczących statków o obcej przynależności poddanych inspekcji (Dz. U. Nr 101, poz. 1044), podstawa prawna art. 11(a) ust. 4;

- Rozporządzenie 30 kwietnia 2004 r. w sprawie harmonogramu wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (Dz. U. Nr 103, poz. 1087), podstawa prawna art. 16(b) ust. 2;
- Rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie harmonogramu wyposażania statków w System Automatycznej Identyfikacji (Dz. U. Nr 103, poz. 1086), podstawa prawna art. 16(a) ust. 3;
- Rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. Nr 102, poz. 1078), podstawa prawna art. 11(a) ust. 5;
- Rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobu liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską (Dz. U. Nr 101, poz. 1048), podstawa prawna art. 35(d);
- Rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim (Dz. U. Nr 100, poz. 1005), podstawa prawna art. 37(a) ust. 2;
- Rozporządzenie z dnia 29 listopada 2004 r. w sprawie regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych oraz kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i członków tych komisji (Dz. U. Nr 262, poz. 2610), podstawa prawna art. 19 ust. 8(a);
- Rozporządzenie z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 47, poz. 445), podstawa prawna art. 25 pkt 1, art. 25 pkt 3;
- Rozporządzenie z dnia 21 marca 2005 r. w sprawie sposobu uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. Nr 61, poz. 540), podstawa prawna art. 15 ust. 1 pkt 2;
- Rozporządzenie z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowania wyższych szkół morskich i ośrodków szkoleniowych (Dz. U. Nr 124, poz. 1038), podstawa prawna art. 19 ust. 10;
- Rozporządzenie z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 173, poz. 1445), podstawa prawna art. 19 ust. 10(a);
- Rozporządzenie 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211, z późn. zm.), podstawa prawna art. 14 ust. 3;
- Rozporządzenie z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 174, poz. 1452), podstawa prawna art. 29 ust. 1;
- Rozporządzenie z dnia 14 września 2007 r. w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich (Dz. U. Nr 178, poz. 1260), podstawa prawna art. 29(a) ust. 1;

- Rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie wykazu obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro (Dz. U. Nr 97, poz. 631), podstawa prawna art. 29 ust. 5;
- Rozporządzenie z dnia 27 maja 2008 r. w sprawie wykazu obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. Nr 97, poz. 633), podstawa prawna art. 29 ust. 4.

c) Implementowane dyrektywy.

- Dyrektywa z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylenie dyrektywy Rady 93/75/EWG (Dz.U.U.E.L.2002.208.10);
- Dyrektywa z dnia 29 kwietnia 1999 r. ustanawiająca system obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U.U.E.L.1999.138.1);
- Dyrektywa z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz.U.U.E.L.1998.188.35);
- Dyrektywa z dnia 11 listopada 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.U.U.E.L.1998.34.1);
- Dyrektywa z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz.U.U.E.L.1997.46.25);
- Dyrektywa z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli państwa portu żeglugi morskiej (Dz.U.U.E.L.1995.157.1).

d) Konwencje i umowy międzynarodowe.

- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r., Nr 46, poz. 372), zwana dalej "Konwencją SOLAS";
- Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych z 1966 roku (Dz. U. Nr 33, poz. 282), zwana dalej "Konwencją o liniach ładunkowych";

- Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwana dalej "Konwencja o zapobieganiu zderzeniom";
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwana dalej "Konwencją MARPOL";
- Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwana dalej "Konwencją SAR";
- Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej "Konwencją STCW";
- Konwencja (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197);
- Konwencja (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzona w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201);
- Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach, sporządzona w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119);
- Memorandum Paryskie w sprawie kontroli państwa portu z dnia 26 stycznia 1982 r.

2. Potrzeba i cel wprowadzenia projektowanych zmian

a) Rozwiązania wspólnotowe

Celem projektowanej regulacji jest implementacja do polskiego porządku prawnego następujących dyrektyw stanowiących pakiet Eryka III:

- Dyrektywy Parlamentu Nr 2009/15 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich. Termin wdrożenia przypada na 17 czerwca 2011 r. Dyrektywa ma na celu usprawnienie pracy i nadzoru nad towarzystwami klasyfikacyjnymi, wprowadza również sankcje za niedotrzymanie wymagań. Towarzystwa klasyfikacyjne są upoważnione przez administrację państwa bandery do przeprowadzania w jego imieniu inspekcji i przeglądów na statkach;
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2009/16 w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Termin wdrożenia przypada na 31 grudnia 2010 r. Dyrektywa zastępuje Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i rady Nr 1995/21. Ma ona na celu ustanowienie nowego reżimu inspekcyjnego, przez zmianę kryteriów wyboru statków podlegających inspekcji oraz parametrów określających profil ryzyka statku. Komisja Europejska stworzy nową bazę danych zawierającą profile ryzyka statków, która pozwoli identyfikować statki wskazane do inspekcji;
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2009/17 zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Termin wdrożenia przypada na 30 listopada 2010 r. Dyrektywa ustanawia przejrzyste i rygorystyczne ramy prawne w zakresie przyjmowania zagrożonych statków w miejscu schronienia. Schronienie będzie mogło być udzielane statkom przez organ posiadający kompetencje do podejmowania niezależnej decyzji w tym zakresie. Dodatkowo zmiany te przewidują stworzenie bazy monitoringu ruchu statków, a także wprowadza obowiązek wyposażenia statków rybackich o długości powyżej 15 m w system AIS (System Automatycznej Identyfikacji Statków);
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2009/21 w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Termin wdrożenia przypada na 17 czerwca 2011 r. Celem tej dyrektywy jest zapewnienie wywiązywania się, przez państwa członkowskie, z obowiązków nałożonych przez przepisy międzynarodowe jak również poprawa jakościowa floty i zachowanie konkurencyjności w stosunku do krajów trzecich. Dyrektywa przewiduje wzmocnienie bezpieczeństwa morskiego, ochronę środowiska morskiego, przez unijne egzekwowanie wypełniania międzynarodowych zobowiązań przez państwa

bandery. Wprowadzony został obowiązek poddania się audytowi państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji morskiej (VIMSAS).

b) Potrzeba wprowadzenia pozostałych zmian

Projektowana ustawa oprócz wdrożenia prawa wspólnotowego wynikającego z pakietu dyrektyw Eryka III, wprowadzać będzie:

1. zmiany w zakresie kwalifikacji i składu załogi, które zostały podyktowane następującymi wymogami:

- pełnej implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy. Przeprowadzony przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego w imieniu Komisji Europejskiej audyt w Polsce w dniach 31 marca do 11 kwietnia 2008 r. ujawnił braki w pełnej implementacji przedmiotowej dyrektywy. Uchybienia te polegały w szczególności na:

- braku kontroli administracji morskiej nad egzaminami dyplomowymi w uczelniach, uznawanych za równoważne z tymi zdawanymi w urzędach morskich
- braku uregulowania kwestii kompetencji i szkoleń osób oceniających kwalifikacje przy wydawaniu dokumentów marynarzom

Proponowane zmiany w ustawie mają na celu usunięcie wykazane podczas audytu niezgodności;

- zachowania transparentności i unifikacji działań administracji. Powołanie Centralnej Komisji Egzaminacyjnej podległej bezpośrednio Ministrowi Infrastruktury w miejsce trzech obecnie działających komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich pozwoli na ujednoczenie zasad egzaminowania marynarzy bez względu na miejsce zdawania egzaminu. Lista egzaminatorów będzie akceptowana przez Ministra Infrastruktury oraz ma służyć doborowi osób o najwyższych kwalifikacjach merytorycznych;

- przyjęcia funkcji nadzoru Ministra Infrastruktury nad wszystkimi jednostkami szkolącymi członków załóg statków morskich poprzez wdrożenie systemu audytów. Proponowane jest objęcie bezpośrednim nadzorem Ministra Infrastruktury wszystkich jednostek szkolących i zastosowanie audytów w miejsce obecnych kontroli. Ustanowienie listy upoważnionych audytorów.

2. przepisy regulujące bezpieczne uprawianie żeglugi przez statki morskie przeznaczone do uprawiania sportu lub rekreacji (turystyki) w celach niekomercyjnych oraz komercyjnych, zwane potocznie jachtami rekreacyjnymi oraz jachtami komercyjnymi. Potrzeba wprowadzenia ww. przepisów jest konieczna z uwagi na brak takich regulacji w aktualnie obowiązujących przepisach, a ilość

jachtów rejestrowanych pod polską banderą z roku na rok wzrasta. W celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek znajdujących się na akwenach morskich oraz osób znajdujących się na ich pokładzie niezbędne jest wprowadzenie przepisów dotyczących tej grupy statków w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, bezpiecznego uprawiania żeglugi przez te statki oraz kwalifikacji i składu załogi na jachtach komercyjnych z uwagi na specyfikę żeglugi oraz odpowiedzialność załogi przy prowadzeniu działalności gospodarczej z wykorzystaniem jachtów morskich.

Konieczne jest wprowadzenie rozgraniczenia jachtów rekreacyjnych od jachtów komercyjnych. W świetle liberalizujących zmian przepisów w ostatnich 2 latach dotyczących „jachtingu” rekreacyjnego, jachty do 15 m długości są zwolnione z szeregu administracyjnych wymogów dotyczących bezpieczeństwa, nałożonych na statki morskie uprawiające żeglugę morską. Mając powyższe na uwadze warunkiem koniecznym jest uregulowanie wymogów na jednostkach, na których prowadzona jest działalność gospodarcza poprzez nałożenie minimalnych wymogów dotyczących bezpieczeństwa uprawiania żeglugi, budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia oraz kwalifikacji i składu załogi. W związku z powyższym konieczne będzie wprowadzenie delegacji do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie., które będzie miało na celu kompleksowe uregulowanie kwestii bezpieczeństwa uprawiania żeglugi przez jachty morskie oraz przewóz osób na tych jachtach, wprowadzi obowiązek posiadania list załogi oraz pasażerów na jachtach komercyjnych oraz zasady kontroli jachtów obcych bander oraz kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami;

3. zapisy regulujące nadzór nad stacjami atestującymi sprzęt statkowy. Obecnie brak jest podstawy prawnej do sprawowania ww. nadzoru, co jest niedopuszczalne z uwagi na konieczność zapewnienia, że obsługa, naprawa i atestacja sprzętu statkowego powinna być przeprowadzana zgodnie z wymogami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską. W przeszłości przedmiotowa kwestia uregulowana była w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa żeglugi, gdzie zawarta była delegacja dla Dyrektorów Urzędów Morskich do wydania zarządzeń w sprawie uznawania i nadzoru nad stacjami atestacji. Po wprowadzeniu zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim, ww. rozporządzenie zostało uchylone, zaś odpowiednie przepisy dotyczące stacji atestacji nie zostały przeniesione do ustawy. Wprowadzenie odpowiednich zapisów w tej sprawie jest konieczne ze względu na wymagania Konwencji SOLAS w tym zakresie (SOLAS - Rozdziały II, III, IV. Brak jest również regulacji w odniesieniu do nadzoru nad podmiotami produkującymi sprzęt ochrony przeciwpożarowej oraz urządzenia radiowe dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS;

4. zapisy pozwalające na zatrzymanie statku o polskiej przynależności przez polski organ inspekcyjny na ściśle określony czas, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie,

że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, zatrzymanie takie będzie miało miejsce do czasu usunięcia stwierdzonych niezgodności. Wprowadzenie ww. zapisów ma na celu wypełnienie obowiązków państwa bandery wynikających z Rezolucji IMO (Res. A. 996(25)) - Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów;

5. zapisy regulujące akcje przeciwłodowe. Potrzeba wprowadzenia regulacji dotyczącej akcji przeciwłodowych wynika z faktu, iż dawne rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie akcji przeciwłodowej na wodach morskich (Dz. U. Nr 61, poz. 673) utraciło moc prawną z powodu uchylenia podstawy prawnej do wydania tego rozporządzenia. Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim wyłączyła z ustawy Kodeks morski postanowienia dotyczące bezpieczeństwa morskiego. Dlatego w świetle braku przepisów przy aktualnym stanie prawnym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na podstawie art. 34a ustawy o Radzie Ministrów, wydawał co roku „Wytyczne w sprawie akcji przeciwłodowej na wodach morskich”, które były wiążące dla jednostek podległych. Należy zatem wypełnić istniejącą lukę prawną, przez wprowadzenie do ustawy o bezpieczeństwie morskim delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do uchwalenia rozporządzenia w sprawie akcji przeciwłodowych;

6. zapisy określające zasady nadzoru wydawania orzeczeń technicznych dla jachtów rekreacyjnych przez polski związek sportowy o zasięgu ogólnokrajowym. Regulacje dotyczące wydawania ww. orzeczeń technicznych dla jachtów rekreacyjnych nie są wystarczająco przejrzyste w aktualnie obowiązujących przepisach. Konieczne jest, więc wprowadzenie zapisów do ustawy określających zasady nadzoru w tym zakresie, nad związkami sportowymi wykonującymi taką działalność. W związku z powyższym konieczne będzie wpisanie do nowej ustawy delegacji do wydania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rozporządzenia regulującego zasady nadzoru oraz upoważnienia związków sportowych wydającymi orzeczenia o zdolności żeglujowej jachtów rekreacyjnych;

7. zapis o utworzeniu oraz określeniu zasad funkcjonowania służby morskiej asysty telemedycznej. Wprowadzenie ww. zapisu celu pozwoli na wypełnienie obowiązków Polski wynikających z konwencji SOLAS oraz Dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach.

3. Podmioty, na które będzie oddziaływać projektowana ustawa

Skutki wdrożenia ustawy dotyczyć będą działalności:

- organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie organów inspekcyjnych oraz Służby VTS),
- armatorów oraz właścicieli statków,
- załóg statków morskich,
- kapitanów statków morskich,
- pilotów morskich,
- podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi,
- towarzystw klasyfikacyjnych,
- Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- akademii morskich i szkół morskich oraz ośrodków szkoleniowych,
- związków sportowych o zasięgu ogólnokrajowym,
- stowarzyszeń żeglarskich,
- stacji atestacji wyposażenia statkowego,
- Państwowej Inspekcji Pracy,
- Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

4. Przewidywane skutki finansowe i źródła ich pokrycia

a) W związku z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery z budżetu państwa będzie konieczne pokrycie następujących kosztów związanych z utworzeniem i utrzymaniem:

- bazy danych statków o polskiej przynależności ok. 300 tys. PLN, w tym:
 - ok. 20 tyś PLN opracowanie dokumentacji projektowej dla utworzenie bazy danych statków;
 - ok. 260 tyś PLN zakup sprzętu, oprogramowania oraz integracja z istniejącymi systemami bezpieczeństwa żeglugi;
 - ok. 20 tyś PLN szkolenie operatorów systemu.
- systemu zarządzania jakością (ok. 70 tys. PLN w okresie wdrożenia (koszty utworzenia systemu oraz wprowadzenia niezbędnych zmian organizacyjnych) i potem ok. 30 tys. PLN rocznie (koszty przeprowadzania audytów odnowieniowych i wewnętrznych),
- służby morskiej asysty telemedycznej – Medical Radio ok. 100 tyś. PLN, w tym:
 - ok. 60 tyś PLN koszty osobowe dla lekarzy pełniących całodobowy dyżur
 - ok. 40 tyś PLN koszty lokalowe (wynajęcie oraz utrzymanie pomieszczenia do pełnienia dyżurów) oraz koszty sprzętu niezbędnego do zapewnienia łączności oraz opłat za połączenia.

b) W związku z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu – z uwagi na wprowadzenie nowego reżimu inspekcyjnego państwa portu, konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia inspektorów PSC, tak aby dostosować liczbę inspektorów do obowiązków państwa portu nałożonych ww. dyrektywą. Będzie istniała konieczność zapewnienia nowego wyposażenia i szkoleń dla inspektorów. Z budżetu państwa będzie konieczne pokrycie następujących kosztów związanych z:

- zwiększeniem kosztów szkoleń dla inspektorów PSC – około 40 tyś. PLN rocznie,
- inspekcjami i dyżurami poza godzinami pracy – około 45 tyś. PLN rocznie,
- zakupem nowego sprzętu (komputery, aparaty fotograficzne, urządzenia pomiarowe) – około 37 tyś. PLN,

- zakupem dwóch samochodów osobowych w celu zapewnienia dojazdu inspektorów do miejsca przeprowadzania inspekcji oraz sprawnej realizacji czynności inspekcyjnych – około 120 tyś. PLN.

c) W związku z Dyrektywą 2009/17/WE zmieniającą Dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, według wstępnej oceny, skutki finansowe, jakie spowodowane zostaną wdrożeniem Dyrektywy będą obejmować następujące zagadnienia:

- w Urzędzie Morskim w Szczecinie należy przewidzieć koszty wyposażenia stanowiska do obsługi systemów monitorowania ruchu statków (SafeSeaNet i LRIT) - sprzęt komputerowy oraz biurowy, które wyniosą około 12 000 PLN, a także koszt adaptacji pomieszczenia dla ww. stanowiska z uwzględnieniem kontroli dostępu i ochrony danych, co wyniesie około 10 000 PLN, koszt ten zostanie pokryty z budżetu państwa,

- w Urzędzie Morskim w Gdyni przewidywane są wydatki na dostosowanie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), szczególnie w zakresie podsystemów National SafeSeaNet, tj. systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi i systemu kontrolno-informatycznego dla portów polskich, w wysokości 0,9 mln PLN, a także wydatki związane z ustanowieniem w Polsce serwerowni awaryjnej dla infrastruktury systemu identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (LRIT), w wysokości około 2,1 mln PLN. Wymienione wyżej wydatki przewidywane przez Urząd Morski w Gdyni zostały już jednak zapisane w realizowanym przez Urząd Morski w Gdyni projekcie „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego” (KSBM), którego etap I znajduje się na liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (Priorytet VII *Transport przyjazny środowisku*). Koszt całkowity tego projektu (etap I) szacowany jest na 24,60 mln euro, przy czym maksymalne dofinansowanie z UE wynosi 20,91 mln euro, zaś pozostałe środki niezbędne do sfinansowania przedmiotowego projektu są co roku zapewniane w budżecie Urzędu Morskiego w Gdyni.

d) Ustanowienie Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, będzie się wiązało z powołaniem Przewodniczącego i minimum dwóch zastępców oraz utworzeniem jednego etatu do prowadzenia obsługi komisji (sekretariat).

Koszty wynagrodzeń brutto:

- Przewodniczący: 7 tys. PLN x 12 m-cy = 84 tys. PLN

- Zastępca - 6 tys. PLN x 2 x 12 m-cy = 144 tys. PLN

- Etat biurowy 4tys. PLN x 12 m-cy = 48 tys. PLN

Razem rocznie = 276 tys. PLN

Finansowanie w ramach środków własnych Komisji (przychody i koszty egzaminów winny się bilansować), w związku z powyższym należy odpowiednio skorygować załącznik do ustawy określający wysokość opłat za egzaminy.

e) W związku z objęciem pełnym i bezpośrednim nadzorem Ministra Infrastruktury jednostek szkolących załogi statków pojawią się koszty audytów, czyli koszty delegacji członków zespołu audytującego i wynagrodzenia dla zespołu. Ponadto, w związku z powyższym, konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia, we właściwej komórce organizacyjnej o dwie osoby. Koszt przewiduje się na poziomie 7 tys. PLN brutto miesięcznie.

Koszty audytów dodatkowych zleconych przez MI pokrywa budżet państwa, pozostałe koszty audytów pokrywa zlecający. Przewidywane koszty roczne budżetu ok. 100 tys. PLN w pełni zależą od ilości realizowanych audytów. Kompensację kosztów można osiągnąć poprzez aktualizację wysokości opłat za audyty określone w załączniku do ustawy.

5. Propozycje rozstrzygnięć merytorycznych

- a) Zmiany w zakresie dotychczasowych definicji i nowe definicje w stosunku do obecnie obowiązującej ustawy – przepisy ogólne

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich:

W związku z powyższą dyrektywą przewiduje się wprowadzenie następujących definicji:

- statek - oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej,
- organizacja - oznacza instytucję klasyfikacyjną lub inny podmiot zależny od tej instytucji znajdujący się pod jej kontrolą, które razem lub oddzielnie wykonują zadania zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich,
- uznana organizacja - oznacza to organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Rozporządzenia WE 391/2009,
- świadectwo klasy - oznacza dokument wydany przez organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego użytkowania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej organizacji,
- przepisy klasyfikacyjne - oznaczają wymagania organizacji w zakresie budowy statku, stałych urządzeń oraz wyposażenia, a także konserwacji statku oraz procedur przeprowadzania przeglądów.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

W chwili obecnej brak jest w ustawie o bezpieczeństwie morskim definicji żeglugi regularnej oraz statku rybackiego. Z uwagi na fakt, iż dyrektywa 2009/17/WE zawiera nowe zapisy dotyczące statków rybackich oraz żeglugi regularnej, należy je uregulować w nowelizowanej ustawie o bezpieczeństwie morskim.

Niezbędne jest, zatem wprowadzenie w przedmiotowej ustawie poniższych definicji:

- żegluga regularna, należy przez to rozumieć żeglugę zapewniającą połączenie pomiędzy co najmniej dwoma portami państw członkowskich UE, zgodnie z

opublikowanym rozkładem lub odbywającą się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać jej cykliczny charakter,

- statek rybacki, należy przez to rozumieć każdy statek posiadający wyposażenie do komercyjnej eksploatacji żywych zasobów wodnych.

Ponadto w celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 2 pkt b dyrektywy 2009/17/WE, w nowelizowanej ustawie o bezpieczeństwie morskim należy zmienić zapisy określające polskie organy właściwe do spraw monitorowania i informacji o ruchu statków, jak również organ właściwy do spraw Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (NationalSafeSeaNet). W związku z powyższym, należy wprowadzić zapisy, zgodnie z którymi organami właściwymi do spraw monitorowania i przekazywania informacji o ruchu statków są dyrektorzy właściwych urzędów morskich, podlegający nadzorowi ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni będzie pełnił funkcję krajowego organu właściwego do spraw Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

W związku z powyższą dyrektywą przewiduje się wprowadzenie następujących definicji:

- organy administracji morskiej, przez co należy rozumieć ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz terenowe organy administracji morskiej, określone w odrębnych przepisach;

- organizacja - oznacza instytucję klasyfikacyjną lub inny podmiot zależny od tej instytucji znajdujący się pod jej kontrolą, które razem lub oddzielnie wykonują zadania zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich,

- uznana organizacja - oznacza to organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Rozporządzenia WE 391/2009,

- certyfikaty, przez co należy rozumieć dokumenty wydane na mocy ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ratyfikowanych umów międzynarodowych;

- audyt Międzynarodowej Organizacji Morskiej (audyt IMO - VIMSAS), przez co należy rozumieć audyt przeprowadzony zgodnie z rezolucją A.974 (24) – Ramy i procedury systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO, przyjętą przez Zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.

Ponadto do przepisów ogólnych należy wprowadzić zapisy dotyczące:

- utworzenia elektronicznej bazy informacji o statkach o polskiej przynależności;
- dobrowolnego poddania się audytowi IMO (VIMSAS), audyt ten będzie przeprowadzany w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i administracji oraz ministrem właściwym do spraw środowiska, nie rzadziej niż co 7 lat. Wniosek o przeprowadzenie audytu składa się do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej, który również nadzoruje usunięcie stwierdzonych niezgodności;
- objęcia administracji morskiej systemem zarządzania jakością, co oznacza, że organy administracji morskiej są zobowiązane do posiadania takiego systemu w odniesieniu do spraw związanych z działalnością państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli państwa portu.

W rozdziale I nowelizowanej ustawy o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć następujące definicje:

- Memorandum Paryskie, należy przez to rozumieć porozumienie Państw Europejskich Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu, podpisane w dniu 26 stycznia 1982 r. w Paryżu, wraz z późniejszymi zmianami;
- Region Memorandum Paryskiego, należy przez to rozumieć obszar geograficzny, na którym państwa-strony Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r., przeprowadzają inspekcje w kontekście tego Memorandum;
- baza danych wyników inspekcji, należy przez to rozumieć system informacyjny wspierający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych we Wspólnocie i regionie Memorandum Paryskiego;
- pora nocna, należy przez to rozumieć okres pomiędzy godziną 22.00 a godziną 5.00;
- statek na kotwicy, należy przez to rozumieć statek znajdujący się w porcie lub w innym obszarze podlegającym jurysdykcji portu, lecz nie jest zacumowany, przeprowadzający działania statek-port;
- działania statek-port – należy przez to rozumieć czynności związane z ruchem osób, ładunku lub świadczeniem usług portowych do lub ze statku.

Ponadto, w chwili obecnej ustawa o bezpieczeństwie morskim nie zawiera zapisów wyłączających pewne typy statków z zakresu stosowania przepisów dotyczących inspekcji państwa portu. Zgodnie z art. 11a ustawy o bezpieczeństwie morskim, przepisy te stosowane są po prostu w odniesieniu do statków o obcej

przynależności. W celu prawidłowego wdrożenia art. 3 dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu, w nowelizowanej ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapis wyłączający z zakresu przepisów przedmiotowej ustawy, dotyczących inspekcji państwa portu, następujące typy statków: statki rybackie; jednostki pomocnicze Marynarki Wojennej oraz statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia; statki drewniane o prostej konstrukcji; jachty rekreacyjne.

Pozostałe zmiany.

W zakresie kwalifikacji i składu załogi konieczne będzie wprowadzenie następujących definicji:

- 1) Morskie Jednostki Edukacyjne (zwane dalej MJE) – należy przez to rozumieć: akademie morskie, jednostki dydaktyczne, szkoły ponadgimnazjalne, ośrodki szkoleniowe kształcające członków załóg statków morskich dla uzyskania kwalifikacji określonych niniejszą ustawą,
- 2) akademie morskie – należy przez to rozumieć morskie uczelnie publiczne nadzorowane przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zgodnie z ustawą o szkolnictwie wyższym,
- 3) jednostki dydaktyczne - należy przez to rozumieć uczelnie, wydziały, kierunki, specjalności lub struktury międzywydziałowe uznane w drodze decyzji i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami niniejszej ustawy w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich.
- 4) szkoły ponadgimnazjalne - należy przez to rozumieć szkoły uznane w drodze decyzji i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami niniejszej ustawy w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich,
- 5) ośrodki szkoleniowe - należy przez to rozumieć placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w Państwach Członkowskich UE lub państwach trzecich, uznane w drodze decyzji i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami niniejszej ustawy w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich,
- 6) data rocznicowa – należy przez to rozumieć dzień i miesiąc każdego roku, taki sam, jak w dacie upływu ważności danego dokumentu,
- 7) Lista audytorów – należy przez to rozumieć listę zatwierdzoną przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zawierającą spis osób wykazujących się wiedzą ekspercką w określonej dziedzinie i kwalifikacjami w zakresie prowadzenia audytów,

8) Lista egzaminatorów – należy przez to rozumieć listę zatwierdzoną przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zawierającą wykaz osób posiadających wiedzę ekspercką w zakresie objętym Konwencją STCW i określonego przedmiotu oraz uprawnienia w zakresie szkolenia.

Stworzenie, spośród MJE, dodatkowego podziału wyróżniającego akademie morskie w Szczecinie i Gdyni wynika z faktu zakresu nadzoru sprawowanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nad tymi dwoma uczelniami zgodnie z przepisami ustawy o szkolnictwie wyższym.

Celem uporządkowania zapisów ustawy o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć w nowej ustawie wyłączenia, o proponowanym brzmieniu redakcyjnym:

1. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie.

2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;

2) statków rybackich o długości do 24 m;

3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;

4) jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m.

3. Przepisów niniejszej ustawy, w zakresie inspekcji państwa portu, nie stosuje się do:

1) statków rybackich;

2) jednostek pomocniczych Marynarki Wojennej oraz statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;

3) statków drewnianych o prostej konstrukcji;

4) jachtów rekreacyjnych.

4. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

Przy czym przez statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia należy rozumieć statki używane wyłącznie do:

a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych,

b) ratowania życia na morzu,

c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne,

d) obsługi oznakowania nawigacyjnego,

e) operacji służb celnych,

f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów,

g) łamania lodów.

Powyższe pojęcie statku specjalnego przeznaczenia będzie używane zamiast istniejącego w obecnej ustawie pojęcia statku pełniącego specjalną służbę państwową.

Zmiana powyższa jest nieodzowna, ponieważ dotychczasowa nazwa jest identyczna z tą, która jest zawarta w art. 5 ustawy Kodeks morski podczas, gdy odmiennie uregulowana jest zawartość merytoryczna definiowanego pojęcia.

Do tej grupy statków (SPSP) ustawa stosuje pewne szczególne rozwiązania, np. składu i kwalifikacji załogi.

Mając na względzie powyższe niezbędne jest wprowadzenie następujących definicji:

Jacht komercyjny – należy przez to rozumieć jacht morski, przewożący nie więcej niż 12 pasażerów, który jest używany do prowadzenia działalności gospodarczej, polegającej w szczególności na: odpłatnym czarterowaniu statku; odpłatnym przewozie osób; odpłatnych rejsach szkoleniowych.

Jacht rekreacyjny – należy przez to rozumieć statek morski przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych i przewożący nie więcej niż 12 pasażerów, inny niż jacht komercyjny.

Statek pasażerski - oznacza statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów.

b) Budowa statku, jego stałych urządzeń, wyposażenie

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich:

- w art. 15 ust. 1 pkt 1, w związku z wymaganiami dyrektywy 2009/15/WE, konieczne jest dodanie zapisu, że w przypadku uznania wymagań w powyższym zakresie, innych niż przepisy klasyfikacyjne uznanej organizacji, informację w tej sprawie należy przekazać do Komisji Europejskiej oraz Państw Członkowskich, zgodnie z przepisami Dyrektywy 98/34/EC ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych. Obecnie brak jest takiego zapisu.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków - wykorzystanie Systemu Automatycznej Identyfikacji przez statki rybackie (art. 1 ust. 3 dyrektywy)

W chwili obecnej przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim nie wymagają w stosunku do statków rybackich wyposażenia w System Automatycznej Identyfikacji (AIS). W celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 3 dyrektywy 2009/17/WE, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Statki rybackie o długości całkowitej powyżej 15 m o polskiej przynależności lub prowadzące działalność na morskich wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej, lub prowadzące wyładunek połowu w porcie należącym do Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być wyposażone w System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS) klasy A, spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

2. Statek rybacki wyposażony w system AIS powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony statku.

Jednocześnie, w związku z wprowadzeniem w stosunku do statków rybackich obowiązku wyposażania w system AIS, konieczna będzie zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie harmonogramu wyposażania statków w System Automatycznej Identyfikacji.

Pozostałe zmiany:

- wyposażenie jachtów rekreacyjnych i jachtów komercyjnych - potrzeba wprowadzenia przepisów regulujących bezpieczeństwo uprawiania żeglugi przez jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne wynika z faktu, iż brak jest takich regulacji

w obowiązujących przepisach, a ilość jachtów rejestrowanych pod polską banderą z roku na rok wzrasta. W celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek znajdujących się na akwenach morskich oraz osób znajdujących się na ich pokładzie niezbędne jest wprowadzenie przepisów dotyczących tej grupy statków w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia. W związku z powyższym konieczne będzie wprowadzenie delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, które będzie miało na celu kompleksowe uregulowanie powyższych kwestii.

Ponadto w rozdziale ustawy - *Budowa statku, jego stałych urządzeń, wyposażenie* proponuje się uregulować wymagania w zakresie budowy jachtów, ich stałych urządzeń i wyposażenia. Wymagania dotyczące budowy jachtów i ich stałych urządzeń w chwili obecnej regulują przepisy polskiej instytucji klasyfikacyjnej, czyli Polskiego Rejestru Statków S.A., której przepisy są przepisami krajowymi na mocy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 1 aktualnej ustawy o bezpieczeństwie morskim. Projekt ma na celu utrzymanie obowiązywania przepisów Polskiego Rejestru Statków S.A. w zakresie budowy statku i jego stałych urządzeń dla jachtów morskich. W kwestii wyposażenia jednostki konieczne jest natomiast wprowadzenie zapisów regulujących obowiązek posiadania niezbędnego wyposażenia w środki ratunkowe i sygnalizacyjne, nawigacyjne, urządzenia radiokomunikacyjne, sygnałowe, przeciwpożarowe, sprzęt dodatkowy.

- nadzór nad stacjami atestacji sprzętu ratunkowego oraz producentami sprzętu przeciwpożarowego i wyposażenia radiowego - obecnie brak jest podstawy prawnej do sprawowania przez organy administracji morskiej nadzoru nad stacjami atestującymi sprzęt statkowy, który to nadzór jest niezbędny z uwagi na konieczność zapewnienia, że obsługa, naprawa i atestacja sprzętu statkowego jest przeprowadzana zgodnie z wymogami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską.

W rozdziale *Budowa statku, jego stałych urządzeń, wyposażenie* należy również wprowadzić ustawową delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie warunków uznawania i nadzoru stacji przeprowadzających atestację sprzętu statkowego oraz wydawania im świadectw uznania. Brak jest również regulacji w odniesieniu do nadzoru nad ośrodkami produkującymi sprzęt ochrony przeciwpożarowej oraz urządzenia radiowe dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS.

- powierzenie przeglądów technicznych jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m - konieczna jest, więc nowa delegacja do rozporządzenia dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie powierzania przeglądów technicznych oraz wydawania orzeczeń technicznych przez związki sportowe o zasięgu ogólnokrajowym, osoby lub inne organizacje uznane przez ministra właściwego do

spraw gospodarki morskiej. Rozporządzenie będzie regulowało również działalność oraz warunki prowadzenia nadzoru technicznego nad jachtami rekreacyjnymi mając na uwadze zachowanie odpowiednich kryteriów, które muszą spełniać uznane organizacje czyli konieczność przechodzenia audytu, wymagania dla inspektorów oraz dobrowolność poddawania jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m przeglądom technicznym z zachowaniem odpowiednich warunków.

c) Ratowanie życia na morzu

Zapisy rozdziału ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie ratowania życia na morzu nie ulegną zmianie.

d) Inspekcja statku

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

W związku z wprowadzeniem do zapisów ustawy definicji uznanej organizacji, w ramach Rozdziału – Inspekcja statku, konieczna jest zmiana obecnie występującego pojęcia „instytucja klasyfikacyjna” na „uznana organizacja”.

Należy zmienić delegację do rozporządzenia w obecnym art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy. W związku z rozdzieleniem dotychczas obowiązującej dyrektywy 94/57/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich na dwa akty prawne tj. rozporządzenie i dyrektywę konieczne jest dostosowanie zakresu delegacji do wydania rozporządzenia oraz wydanie nowego rozporządzenia, ponieważ sprawy uznania organizacji przez KE reguluje wprost rozporządzenie WE/391/2009. W gestii państw członkowskich pozostało upoważnianie uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej oraz wprowadzenie zasad nadzoru zgodnie z wytycznymi dyrektywy 2009/15/WE.

W rozdziale – Inspekcja statku w części dotyczącej inspekcji państwa portu w związku z art. 10 Dyrektywy 2009/15/WE należy wpisać dla inspektora PSC obowiązek informowania, bez zbędnej zwłoki, Komisji Europejskiej oraz Państw Członkowskich, w przypadku stwierdzenia, że statek nie spełnia wymagań określonych w umowach międzynarodowych lub stwierdzenia poważnych braków w zakresie przepisów klasyfikacyjnych, a posiada dokumenty bezpieczeństwa statku wystawione przez uznaną organizację w imieniu administracji morskiej oraz ważne świadectwo klasy. Inspektor inspekcji państwa portu informuje o statkach stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego i środowiska morskiego lub o zaniedbaniach innej uznanej organizacji. Uznana organizacja powinna być poinformowana o takich wypadkach w czasie inspekcji, tak aby możliwe było podjęcie przez nią natychmiastowych działań naprawczych.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

W związku z ww. dyrektywą przewiduje się rozszerzenie obowiązków wynikających z przepisów dotyczących przeprowadzania inspekcji statków o polskiej przynależności przez polskie organy inspekcyjne, które będą miały na celu zapewnienie wysokich standardów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska w odniesieniu do statków o polskiej przynależności. Projektowane przepisy obejmują stosowanie następujących środków:

- W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, organ administracji morskiej pozyska stosowne informacje odnośnie stanu bezpieczeństwa statku od poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację, które nie zostały usunięte.
- Przed zmianą bandery statku na polską - przed wydaniem certyfikatów zezwalających na żeglugę, organ administracji morskiej podejmie działania w celu zapewnienia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności zweryfikuje on bezpieczeństwo statku podczas inspekcji wstępnej, ze szczególnym uwzględnieniem usunięcia uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację
- W przypadku przyjęcia powiadomienia przez organ administracji morskiej o zatrzymaniu statku o polskiej przynależności przez państwo portu, organ administracji będzie nadzorować, zgodnie z procedurami określonymi w rozporządzeniu w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez kontrolę państwa portu, dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO.
- W przypadku, kiedy Polska znajdzie się na czarnej liście lub przez dwa kolejne lata na szarej liście w sprawozdaniu memorandum paryskiego, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w terminie do 4 miesięcy po publikacji sprawozdania memorandum paryskiego, sporządzi i dostarczy Komisji Europejskiej sprawozdanie z własnej działalności, jako państwa bandery, zawierające analizę głównych przyczyn braku zgodności.

Dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli państwa portu.

- system inspekcyjny i roczne zobowiązanie inspekcyjne państwa członkowskiego UE

W chwili obecnej roczne zobowiązanie inspekcyjne Polski określone zostało w art. 11a ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z którym rocznie przeprowadza się inspekcję co najmniej 25 % ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych. Liczba niepoddanych inspekcji statków o obcej przynależności, które posiadają wskaźnik oceny wyższy od 50 nie może być większa niż 5 %. Kolejne ustępy tego samego artykułu określają kolejność wybierania statków do inspekcji w zależności od wartości wskaźnika oceny statku (art. 5 pkt 6 - przez wskaźnik oceny należy rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac będącym bazą danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązywaniem Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.).

Odmienne podejście w tej kwestii uregulowane zostało w art. 5, 6 i 7 nowej dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu. W celu prawidłowego wdrożenia niezbędne będzie wprowadzenie w nowej ustawie o bezpieczeństwie morskim zapisów, zgodnie z którymi - w celu wywiązania się ze swojego rocznego zobowiązania inspekcyjnego – Rzeczpospolita Polska zobowiązana będzie do przeprowadzania inspekcji PSC w liczbie odpowiadającej udziałowi Polski w ogólnym zobowiązaniu inspekcyjnym Wspólnoty i regionu Memorandum Paryskiego, przy czym polskie organy inspekcyjne powinny przeprowadzać rocznie:

1. inspekcje wszystkich statków posiadających w bazie danych wyników inspekcji oznaczenie „priorytet I”, zawijających do polskich portów i kotwicowisk;
2. inspekcje statków posiadających w bazie danych wyników inspekcji oznaczenie „priorytet I” oraz statków posiadających w bazie danych wyników inspekcji oznaczenie „priorytet II”, w łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie we Wspólnocie i w regionie Memorandum Paryskiego.

Dodatkowo (zgodnie z art. 6 dyrektywy), w nowej ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć możliwość nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I, przy czym liczba takich nieprzeprowadzonych inspekcji nie może być większa niż:

1. 5% liczby statków o priorytecie I i profilu wysokiego ryzyka zawijających do polskich portów i kotwicowisk;
2. 10% liczby statków o priorytecie I i profilu innym niż wysokiego ryzyka, zawijających do polskich portów i kotwicowisk.

Ponadto, niezależnie od wartości procentowych, o których mowa powyżej, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności zobowiązany będzie przeprowadzać inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji, rzadko zawijają do portów Wspólnoty. Analogicznie, niezależnie od wartości procentowych, o których mowa powyżej, a w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających na kotwicowiska, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności zobowiązany będzie przeprowadzać inspekcje statków o profilu wysokiego ryzyka, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji, rzadko zawijają do portów Wspólnoty.

W celu wdrożenia art. 7 dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy określające postępowanie w przypadku, gdy:

1. łączna liczba zawinięć do polskich portów i kotwicowisk statków o priorytecie I przekracza udział RP w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie we Wspólnocie i w regionie Memorandum Paryskiego (organ inspekcyjny przeprowadza wówczas taką liczbę inspekcji statków o priorytecie I, która odpowiada co najmniej udziałowi RP, przy czym liczba nieprzeprowadzonych

inspekcji statków o priorytecie I nie może być większa niż 30% ogólnej liczby takich statków zawijających do polskich portów i kotwicowisk);

2. łączna liczba zawinięć do polskich portów i kotwicowisk statków o priorytecie I i II jest mniejsza niż udział RP w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie we Wspólnocie i w regionie Memorandum Paryskiego (organ inspekcyjny przeprowadza wówczas inspekcje wszystkich statków o priorytecie I oraz inspekcje co najmniej 85% ogólnej liczby statków o priorytecie II, zawijających do polskich portów i kotwicowisk).

- odroczenie inspekcji i wyjątkowe okoliczności uzasadniające nieprzeprowadzenie inspekcji

Zapisy obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim nie przewidują możliwości odroczenia lub, w wyjątkowych okolicznościach, nie przeprowadzenia inspekcji statku, który tej inspekcji podlega.

Możliwość odroczenia lub w wyjątkowych okolicznościach nie przeprowadzenia inspekcji została przewidziana w artykule 8 dyrektywy. W celu wdrożenia go do prawa krajowego, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy wprowadzić zapisy mówiące, że organ inspekcyjny może odroczyć inspekcję statku o priorytecie I w przypadku, gdy:

1. inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do polskiego portu lub kotwicowiska, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu Wspólnoty i w regionie Memorandum Paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni, lub
2. inspekcja może zostać przeprowadzona w ciągu 15 dni w innym porcie zawinięcia we Wspólnocie lub regionie Memorandum Paryskiego, pod warunkiem że właściwe władze państwa portu zawinięcia statku wyraziły zgodę na przeprowadzenie tej inspekcji.

Ponadto, w celu całościowego wdrożenia art. 8 dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy, zgodnie z którymi:

- organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w bazie danych wyników inspekcji informację o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I;
- w przypadku, gdy inne państwo-strona Memorandum Paryskiego nie przeprowadziło inspekcji statku o priorytecie I, a następnym portem zawinięcia tego statku jest port polski, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję tego statku;
- organ inspekcyjny z powodów operacyjnych może nie przeprowadzić inspekcji statku o priorytecie I, jeżeli:
 - w opinii organu inspekcyjnego przeprowadzenie inspekcji mogłoby powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego, lub

- zwinięcie statku ma miejsce jednorazowo wyłącznie w porze nocnej. W takim wypadku, organ inspekcyjny zapewnia, aby na statkach zawijających do portów lub kotwiczowisk regularnie w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje;
- organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w bazie danych wyników inspekcji informację o przyczynie nieprzeprowadzenia inspekcji, o której mowa powyżej;
- organ inspekcyjny może nie przeprowadzić inspekcji statku na kotwicy w przypadku gdy:
 - a) statek zostanie poddany inspekcji w ciągu 15 dni w innym porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub regionie Memorandum paryskiego, pod warunkiem że właściwe władze państwa tego portu lub kotwiczowiska wyraziły zgodę na przeprowadzenie tej inspekcji,
 - b) statek zawija na kotwiczowisko wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt na kotwiczowisku jest zbyt krótki, aby przeprowadzić inspekcję w satysfakcjonujący sposób, a przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, lub
 - c) w opinii organu inspekcyjnego przeprowadzenie inspekcji mogłoby powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego, a przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.

- inspekcje rozszerzone

Postanowienia dotyczące inspekcji rozszerzonej na statkach obcych bander uregulowane zostały w art. 11b ustawy o bezpieczeństwie morskim, który wymienia rodzaje statków podlegających obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, a także informacje, jakie armator lub kapitan statku podlegającego obowiązkowej rozszerzonej inspekcji powinien przekazać organowi inspekcyjnemu.

Artykuł 9 ust. 1 i art. 14 dyrektywy, a także przywoływany przez art. 9 załącznik III do przedmiotowej dyrektywy, inaczej niż dotychczas regulują zagadnienie inspekcji rozszerzonych. Zgodnie z nowym reżimem inspekcyjnym ustanowionym dyrektywą, obowiązkowe będą inspekcje na wszystkich statkach, które w bazie danych wyników inspekcji będą oznaczone jako statki o Priorytecie I.

W celu prawidłowego wdrożenia do prawa krajowego art. 9 ust. 1, art. 14 oraz załącznika III do dyrektywy, należy w nowo opracowywanej ustawie o bezpieczeństwie morskim umieścić zapis stwierdzający, że organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku o obcej przynależności, który należy do kategorii:

1. statków o profilu wysokiego ryzyka;
2. statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat;
3. statków podlegających ponownej inspekcji po wydaniu zakazu wejścia do portu.

Ponadto, nieco odmiennie niż w art. 11b obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim, ale zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy, należy w nowej ustawie o bezpieczeństwie morskim uregulować zapisy, zgodnie z którymi armator lub kapitan lub agent statku podlegającego rozszerzonej inspekcji na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub kotwiczowiska lub przed wyjściem z ostatniego portu lub kotwiczowiska, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu następujące informacje o statku:

1. nazwę statku;
2. sygnał wywoławczy;
3. numer IMO statku lub numer MMSI;
4. planowany czas postoju statku w porcie;
5. rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan zapelnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
6. planowane w porcie lub na kotwiczowisku operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
7. planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe;
8. datę ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

Dodatkowo, w celu pełnego wdrożenia art. 14 dyrektywy 2009/16/WE, w ustawie należy wprowadzić zapisy, zgodnie z którymi:

- armator lub kapitan statku podlegającego rozszerzonej inspekcji zapewni, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji;
- bez uszczerbku dla środków kontroli statku w zakresie ochrony, statek pozostanie w porcie do czasu zakończenia inspekcji;
- po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku podlegającego okresowej rozszerzonej inspekcji, organ inspekcyjny niezwłocznie poinformuje statek, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

- częstotliwość przeprowadzania inspekcji

Nowy reżim inspekcyjny wprowadzony dyrektywą 2009/16/WE przewiduje także odmienne zasady dotyczące częstotliwości przeprowadzania inspekcji PSC na statkach. W obecnej ustawie o bezpieczeństwie morskim przewidziany został 6-miesięczny odstęp czasu pomiędzy kolejnymi inspekcjami tego samego statku, co uregulowane zostało w art. 11a ust. 7.

Art. 11 dyrektywy, jak również przywołany w nim załącznik I część II do przedmiotowej dyrektywy, uzależnia częstotliwość przeprowadzania inspekcji od poziomu ryzyka danego statku, przy czym im wyższy poziom ryzyka tym inspekcje na danym statku będą przeprowadzane częściej. Wymieniony wyżej art. 11 dyrektywy przewiduje również konieczność przeprowadzenia (niezależnie od ustalonej

częstotliwości przeprowadzania inspekcji, o której mowa powyżej) inspekcji dodatkowej w przypadku, gdy wystąpił jeden z czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności wymienionych w załączniku I część II pkt 2A i 2B dyrektywy.

W celu prawidłowego wdrożenia art. 11 dyrektywy oraz załącznika 1 część II do dyrektywy, należy zatem przewidzieć w ustawie o bezpieczeństwie morskim zobowiązanie organu inspekcyjnego do przeprowadzania inspekcji:

1. okresowych – w odstępach czasu zależnych od poziomu ryzyka statku;
2. dodatkowych – niezależnie od czasu, jaki upłynął od ostatniej okresowej inspekcji, w przypadku statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne lub nieprzewidziane okoliczności, przy czym w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności decyzję o konieczności przeprowadzenia inspekcji dodatkowej podejmuje inspektor na podstawie swojego zawodowego doświadczenia.

Odstępy czasu, w jakich przeprowadza się inspekcje okresowe oraz czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej powinny natomiast zostać uregulowane przepisami nowego rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu.

- odmowa wejścia statku do portów

Odmowa wejścia statku o obcej przynależności do portów RP oraz państw-stron Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu została uregulowana w art. 11e obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W odróżnieniu od obecnych przepisów dotyczących wydawania decyzji o zakazie wejścia statku do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów RP i państw-stron Memorandum Paryskiego, przepisy nowo przyjętej dyrektywy (art. 16 i 21 dyrektywy) przewidują odmienne zasady postępowania w tym zakresie, w szczególności inne niż dotychczas warunki cofnięcia przez organ inspekcyjny zakazu wejścia statku do portu, jak również przewidują możliwość wydania stałego zakazu wejścia danego statku do wszystkich portów wspólnotowych.

Mając na względzie powyższe, w celu wdrożenia art. 16, 20 i 21 dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portów i kotwicowisk, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwicowisk Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego statku o obcej przynależności, który:
 - a) udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia warunków uzgodnionych z państwem bandery statku, albo

b) nie zawiął do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, albo

c) został zatrzymany przez ten organ lub któremu organ ten wydał decyzję niezezwalającą na uprawianie regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, jeżeli jest to:

- trzecie z kolei zatrzymanie lub zakaz uprawiania regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro w porcie lub kotwiczowisku państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście publikowanej corocznie przez Komisję Europejską, lub
 - trzecie z kolei zatrzymanie lub zakaz uprawiania regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro w porcie lub kotwiczowisku państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście publikowanej corocznie przez Komisję Europejską;
2. O zamiarze wydania zakazu wejścia do portów i kotwiczowisk statkowi, o którym mowa w pkt 1, organ inspekcyjny informuje na piśmie kapitana statku;
 3. Decyzji, o której mowa w pkt 1 nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu lub z kotwiczowiska. Zgodę na wyjście z portu lub z kotwiczowiska wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku;
 4. Przed wydaniem statkowi decyzji w przypadkach, o których mowa w punkcie 1 lit. a i b, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z administracją państwa bandery statku;
 5. W przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a, organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich UE;
 6. W przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. b, jeżeli uzgodniona stocznia remontowa znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich UE;
 7. W przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. b, jeżeli uzgodniona stocznia remontowa znajduje się na terytorium państwa trzeciego, organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich UE;
 8. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji cofa zakaz, o którym mowa w punkcie 1 lit. a i b, jeżeli armator statku wykaże przed organem inspekcyjnym, że statek spełnia wymagania konwencji. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności;
 9. Organ inspekcyjny, przeprowadza ponowną inspekcję statku, na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz wejścia, w przypadku określonym w pkt 1 lit. c. Ponowna inspekcja ma miejsce w porcie uzgodnionym między organem inspekcyjnym i armatorem. Do wniosku, o którym mowa powyżej załącza się:

- zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery statku, po przeprowadzeniu inspekcji na pokładzie statku przez inspektora odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych, wraz z dowodem, że inspekcja została przeprowadzona,
 - jeśli ma zastosowanie, zaświadczenie wydane przez instytucję klasyfikacyjną, po przeprowadzeniu inspekcji na pokładzie statku przez inspektora tej instytucji, potwierdzające, że statek odpowiada standardom klasy określonym przez instytucję klasyfikacyjną, wraz z dowodem, że inspekcja została przeprowadzona;
10. Za zgodą organu inspekcyjnego, ponowna inspekcja może być również przeprowadzona przez organ inspekcyjny właściwy dla portu, o którym mowa w punkcie 9. Organ inspekcyjny, który wydał zakaz wejścia do portów i kotwiczowisk uzgadnia warunki przeprowadzenia ponownej inspekcji 14 dni przed jej terminem;
11. W przypadku, gdy uzgodniony port znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny, na wniosek organu inspekcyjnego państwa-strony Memorandum Paryskiego, który wydał statkowi zakaz wejścia do portów i kotwiczowisk, może upoważnić statek do wejścia do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia ponownej inspekcji statku;
12. W przypadku określonym w pkt 11, na statku nie przeprowadza się operacji ładunkowych w uzgodnionym porcie dopóki zakaz, o którym mowa w pkt 1 lit. c, nie zostanie cofnięty;
13. W przypadku określonym w pkt 11, ponowną inspekcję przeprowadza organ inspekcyjny państwa-strony Memorandum Paryskiego, który wydał statkowi zakaz wejścia do jego portów i kotwiczowisk, lub za jego zgodą - organ inspekcyjny;
14. W przypadku, gdy zatrzymanie statku, skutkujące wydaniem zakazu wejścia do portów i kotwiczowisk, spowodowane było uchybieniami w zakresie konstrukcji statku, odpowiednie pomieszczenia statku, łącznie z pomieszczeniami ładunkowymi i zbiornikami, udostępnia się organowi inspekcyjnemu w celu ich kontroli podczas przeprowadzania ponownej inspekcji statku;
15. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących:
- diety,
 - koszty:
 - przejazdów, dojazdów i przewozu bagażu,
 - noclegów
- w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.);

16. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz, o którym mowa w pkt 1 lit. c, jeżeli od daty wydania tego zakazu upłynął okres trzech miesięcy lub dwunastu miesięcy, jeżeli zakaz ten został wydany, jako drugi z kolei, a w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności;
17. Jeżeli za zgodą organu inspekcyjnego państwa-strony Memorandum Paryskiego, który wydał statkowi zakaz wejścia do portów i kotwiczowisk, ponowną inspekcję przeprowadził organ inspekcyjny, a w wyniku tej inspekcji nie stwierdzono uchybień, organ inspekcyjny dostarcza organowi inspekcyjnemu państwa-strony Memorandum Paryskiego, który wydał zakaz wejścia do portów i kotwiczowisk, potwierdzenie spełniania przez statek wymagań konwencji;
18. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do wszystkich portów i kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty statkowi o obcej przynależności, który został zatrzymany przez ten organ, jeżeli państwa członkowskie UE lub organ inspekcyjny uprzednio dwukrotnie wydały temu statkowi zakaz wejścia do portów i kotwiczowisk;
19. Decyzji o zakazie, o którym mowa w pkt 18, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku;
20. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz, o którym mowa w punkcie 18, jeżeli od daty wydania tego zakazu upłynął okres 24 miesięcy oraz
 - statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście publikowanej corocznie przez Komisję Europejską,
 - certyfikaty konwencyjne i klasyfikacyjne statku zostały wydane przez organizację uznaną zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach,
 - armator statku posiada wysoki poziom działalności określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez niego statków w regionie Memorandum Paryskiego,
 - spełnione zostały wymagania, o których mowa w pkt. 9 – 15, a w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności;
21. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje stały zakaz wejścia do wszystkich portów i kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty statku o obcej przynależności, który:
 - po upływie okresu 24 miesięcy od daty wydania zakazu, o którym mowa w pkt. 18, nie spełnia warunków określonych w pkt 20. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, lub

- został zatrzymany przez ten organ, jeżeli państwa członkowskie UE lub organ inspekcyjny uprzednio trzykrotnie wydały temu statkowi zakaz wejścia do portów i kotwicowisk. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu lub kotwicowiska. Zgodę na wyjście z portu lub z kotwicowiska wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.
22. Kopie decyzji, o których mowa w pkt 1, 8, 16, 18, 20 i 21, organ inspekcyjny niezwłocznie dostarcza:
- armatorowi statku;
 - władzom państwa bandery statku;
 - uznanej organizacji, która wydała certyfikaty statku;
 - państwom-stronom Memorandum Paryskiego;
 - Komisji Europejskiej;
 - Sekretariatowi Memorandum Paryskiego.
23. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w pkt 1, 8, 16, 18, 20 i 21, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
24. W przypadku, gdy w wyniku odwołania od decyzji o odmowie wejścia statku do portu, decyzja ta zostaje uchylona lub zmieniona, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską.
25. W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, o którym mowa w pkt 1, na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Ponadto, w celu zapewnienia, aby statki o obcej przynależności którym właściwe organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały zakaz wejścia do portów i kotwicowisk nie mogły wejść do polskich portów lub kotwicowisk, należy w ustawie o bezpieczeństwie morskim pozostawić aktualnie istniejący przepis art. 11f ust. 1

- ocena informacji lub wniosków składanych do organu inspekcyjnego

Obecna ustawa o bezpieczeństwie morskim nie zawiera szczegółowych zapisów obligujących organ inspekcyjny do dokonywania oceny wszelkich informacji lub wniosków wpływających do organu inspekcyjnego, składanych przez każdą osobę lub organizację mającą interes w zachowaniu bezpieczeństwa statku, w tym odpowiednich warunków pracy i życia na statku, oraz zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statek.

Mając na względzie powyższe, jak również postanowienia art. 18 dyrektywy, w celu prawidłowego jego wdrożenia do polskiego prawa krajowego, należy w ustawie o bezpieczeństwie morskim przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Organ inspekcyjny niezwłocznie dokonuje wstępnej oceny wszystkich informacji lub wniosków, które do niego wpływają.
2. Jeżeli, w wyniku oceny informacji lub wniosków zostanie stwierdzone, iż są podstawy do wszczęcia odpowiedniego postępowania, organ inspekcyjny nadaje sprawie odpowiedni bieg, w szczególności zapewniając, aby każdy, kogo sprawa dotyczy bezpośrednio, mógł przedstawić swoje uwagi.
3. Jeżeli, w wyniku oceny, o której mowa w pkt 1, stwierdza się wyraźny brak podstaw skargi, organ inspekcyjny informuje zainteresowany podmiot, który złożył informacje lub wnioski, o swojej decyzji i jej powodach.
4. Tożsamości podmiotu składającego informację lub wniosek nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.
5. Inspektor zapewnia poufność wszystkich rozmów z członkami załogi statku, którego dotyczy sprawa.
6. Organ inspekcyjny informuje państwo bandery statku oraz Międzynarodową Organizację Pracy (ILO), o ile ma to zastosowanie, o informacjach lub wnioskach, które w wyniku oceny o której mowa w pkt 1, nie zostały uznane za wyraźnie nieuzasadnione oraz o działaniach podjętych w ich następstwie.

- zatrzymanie statku w porcie

Zagadnienie zatrzymania statku w porcie uregulowane zostało w art. 11c i 11d obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zgodnie z art. 11c organ inspekcyjny w uzasadnionych przypadkach uprawniony jest do zatrzymania statku w porcie do czasu usunięcia stwierdzonych w trakcie inspekcji statku uchybień. O zatrzymaniu statku w porcie organ inspekcyjny zobligowany jest powiadomić na piśmie kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także w przypadku stwierdzenia uchybień dotyczących klasyfikatora - instytucję klasyfikacyjną, która wydała statkowi certyfikaty. W przypadku, gdy inspekcja statku wykazała jedynie brak certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności (brak jest jakichkolwiek innych uchybień statku) organ inspekcyjny jest uprawniony do wydania zgody na wyjście statku z portu, o czym powinien niezwłocznie powiadomić administrację państwa bandery statku oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego.

Ponadto, w sytuacji gdy stwierdzone podczas inspekcji statku uchybienia nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, przewidziana została (w art. 11c ust. 4) możliwość przejścia statku z portu zatrzymania do stoczni remontowej (w uzgodnionym porcie) w celu dokonania stosownych napraw. Podróż statku do uzgodnionej stoczni odbywa się zgodnie z warunkami ustalonymi przez państwo

bandery statku w porozumieniu z organem inspekcyjnym, który wydaje zezwolenie na udanie się statku do uzgodnionej stoczni remontowej. O warunkach tych organ inspekcyjny informuje odpowiednie organy inspekcyjne właściwe dla portu, w którym znajduje się stocznia oraz państwa-strony Memorandum Paryskiego. Organy inspekcyjne, właściwe ze względu na położenie stoczni remontowej, zobligowane zostały natomiast do przekazania informacji o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście statku z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni. Art. 11c ust. 6 przyznaje kapitanowi statku prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku.

Art. 11d ustawy o bezpieczeństwie morskim stanowi, że po usunięciu uchybień statek podlega ponownej inspekcji, za przeprowadzenie której pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy i stanowiącą dochód budżetu państwa. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przedmiotowej opłaty.

Zagadnienie dotyczące zatrzymania statku w porcie w podobny sposób uregulowane zostało postanowieniami nowoprzyjętej dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu (art. 19, 20, 21 i 28 dyrektywy). Art. 19 i 21 dyrektywy wprowadzają – w stosunku do obecnego stanu prawnego zmiany dotyczące w szczególności:

- informowania odpowiednich podmiotów o zatrzymaniu statku w porcie;
- możliwości przemieszczenia zatrzymanego statku w porcie do innej części tego portu w celu uniknięcia kongestii;
- postępowania w przypadku, gdy decyzja o zezwoleniu na wyjście statku z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej podejmowana jest z powodu braku zgodności statku z rezolucją IMO A.744(18);
- postępowania w przypadku, gdy uchybienie statku polega na braku wyposażenia w sprawny rejestrator danych z podróży.

Postanowienia art. 28 dyrektywy regulują koszty związane z zatrzymaniem statku w porcie w analogiczny sposób, jak art. 11d obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim, w związku z czym nie ma potrzeby wprowadzania zmian w tym zakresie.

W celu prawidłowego wdrożenia postanowień art. 19, 20 i 21 dyrektywy, należy w ustawie o bezpieczeństwie morskim wprowadzić zapisy gwarantujące, że:

1. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek lub operacje statku, podczas których nieprawidłowości zostały stwierdzone, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
2. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, że statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży, a podlega obowiązkowi wyposażenia w

taki rejestrator, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek w porcie. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. W przypadku, gdy ogólny stan statku wyraźnie nie odpowiada normom bezpieczeństwa, organ inspekcyjny może wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zapewnienia, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.
4. O zatrzymaniu statku o obcej przynależności organ inspekcyjny niezwłocznie informuje na piśmie, załączając raport z przeprowadzonej inspekcji, kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeśli ma to zastosowanie – upoważnionych inspektorów lub uznane organizacje, które wydały statkowi certyfikaty klasyfikacyjne lub certyfikaty konwencyjne.
5. W celu zmniejszenia kongestii w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę na przemieszczenie statku do innej części portu, jeżeli nie stwarza to zagrożenia. Organ inspekcyjny nie bierze jednak pod uwagę ryzyka związanego z powstaniem kongestii w porcie przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub wydaniu zgody na wyjście statku.
6. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w danym porcie, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi o obcej przynależności na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku. O warunkach tych organ inspekcyjny informuje odpowiedni organ administracji morskiej, właściwy dla tego portu, w którym znajduje się stocznia albo właściwe władze państwa tego portu oraz administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeśli jest to wymagane lub uzasadnione – upoważnionych inspektorów lub uznane organizacje, które wydały statkowi certyfikaty klasyfikacyjne lub certyfikaty konwencyjne.
7. W przypadku, gdy stocznia remontowa, o której mowa w pkt 6, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.
8. W przypadku, gdy decyzja, o której mowa w pkt 6, podejmowana jest z powodu braku zgodności statku z rezolucją IMO A.744(18) w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości blach kadłuba statku zanim statek opuści port zatrzymania.
9. W przypadku, gdy uchybienie statku, polegające na braku wyposażenia w sprawny rejestrator danych z podróży, nie może zostać naprawione w danym

porcie, organ inspekcyjny postępuje zgodnie z przepisami, o których mowa w pkt 6 i 7 lub nakazuje, aby uchybienie zostało usunięte w terminie maksymalnie 30 dni.

10. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w pkt 1, 6 i 9, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.

11. W przypadku, gdy w wyniku odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku w porcie, decyzja ta zostaje uchylona lub zmieniona, minister właściwy ds. gospodarki morskiej niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską.

12. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z pkt 1-10 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

- raporty pilotów morskich i podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi

Obowiązek informowania organu inspekcyjnego przez pilotów morskich oraz podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi o zauważonych brakach statku, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, uregulowany jest w chwili obecnej postanowieniami art. 36 ust. 9 oraz art. 37 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Art. 23 dyrektywy, poza obowiązkiem raportowania przez pilotów morskich i podmioty zarządzające portami morskimi i przystaniami, wprowadza dodatkowo zapis wymieniający rodzaje informacji, jakie powinny być przekazywane podczas przedmiotowego raportowania. W związku z powyższym, w celu prawidłowego wdrożenia art. 23 dyrektywy, należy przewidzieć w ustawie o bezpieczeństwie morskim zapis gwarantujący, że informacja przekazywana jest, w miarę możliwości, przy zastosowaniu elektronicznych środków łączności i zawiera następujące dane:

- nazwę statku,
- numer identyfikacyjny IMO,
- sygnał wywoławczy,
- państwo bandery,
- poprzedni port zawinięcia,
- port przeznaczenia,
- opis zauważonych braków statku.

Organ inspekcyjny, po otrzymaniu informacji, o której mowa powyżej, podejmuje odpowiednie działania. Organ, o którym mowa, prowadzi również ewidencję otrzymanych informacji oraz sporządza zapisy z podjętych działań.

- dane służące monitorowaniu właściwej implementacji

W chwili obecnej brak jest w polskim prawie zapisów obligujących ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do przekazywania Komisji Europejskiej

informacji służących stałemu monitorowaniu przez KE implementacji przepisów UE dotyczących inspekcji państwa portu.

W związku z powyższym, w celu wdrożenia art. 29 dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej do dnia 1 kwietnia każdego roku przekazuje Komisji Europejskiej następujące dane za rok poprzedni:
 - liczbę inspektorów państwa portu,
 - całkowitą liczbę pojedynczych statków o obcej przynależności, które w danym roku weszły do polskich portów.
2. Informacje odnośnie liczby inspektorów państwa portu przekazuje się przy użyciu tabeli określonej w załączniku do ustawy.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje co sześć miesięcy Komisji Europejskiej listę zawinięć pojedynczych statków, innych niż uprawiające regularną żeglugę statki pasażerskie i towarowe, które wpłynęły do polskich portów lub które zgłosiły swoje przybycie na kotwiczowisko, wraz z numerem IMO statku, datą przybycia oraz portem.
4. Informacje, o których mowa w pkt 3 przekazuje się najpóźniej:
 - do dnia 1 kwietnia każdego roku za okres od lipca do grudnia roku poprzedniego oraz
 - do dnia 1 października każdego roku za okres od stycznia do czerwca tego roku.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej do dnia 30 czerwca 2011 r. listę regularnych pasażerskich i towarowych połączeń promowych, wraz z podaniem dla każdego statku jego nazwy, numeru IMO i trasy statku.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej każdorazowo informuje Komisję Europejską o zmianach dotyczących listy, o której mowa w pkt 5.

- przekazywanie informacji do bazy danych wyników inspekcji

W chwili obecnej rodzaje informacji przekazywanych do funkcjonującej obecnie bazy danych wyników inspekcji (aktualnie jest to system Sirenac, po wejściu w życie nowej dyrektywy będzie to baza danych wyników inspekcji) uregulowane są w art. 11 h ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W celu pełnego wdrożenia art. 8 ust. 1 pkt. b, ust. 2 i ust. 3 pkt b oraz c, art. 13 ust. 2, art. 20 ust. 4 pkt a, art. 24 ust. 3 dyrektywy, należy w ustawie o bezpieczeństwie morskim przewidzieć zapis, zgodnie z którym:

Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w bazie danych wyników inspekcji informacje o:

1. wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;
2. każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o obcej przynależności;

3. każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o Priorytecie I lub statku na kotwicy, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji;
4. wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o odmowie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji.

Organ inspekcyjny w ciągu 72 godzin od momentu wprowadzenia do bazy danych wyników inspekcji informacji, dokonuje ich walidacji.

Pozostałe zmiany.

W art. 11 obecnej ustawy brak jest zapisu pozwalającego na zatrzymanie statku o polskiej przynależności w porcie przed inspekcją doraźną na ściśle określony czas, umożliwiającą przeprowadzenie tej inspekcji w sytuacji, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa. W związku z powyższym oraz w celu wypełnienia obowiązków wynikających z Rezolucji IMO (Res. A. 996(25)) Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów, należy wprowadzić zapis, zgodnie z którym jeżeli polski organ inspekcyjny poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, to może w każdym czasie zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia z portu i niezwłocznie, nie później niż w ciągu 24 godzin, przeprowadzić inspekcję.

W dziale *Inspekcje statku* obligatoryjnie powinny się znaleźć przepisy dotyczące przeprowadzania inspekcji na jachtach. W obecnych przepisach inspekcję reguluje rozporządzenie wydane na podstawie art. 14 ust. 3 obowiązującej ustawy. Z obowiązku przeprowadzania inspekcji aktualnie zwolnione są jachty rekreacyjne do 15 m długości całkowitej. Konieczne jest wprowadzenie zapisów, że jachty komercyjne niezależnie od długości podlegają przepisom o inspekcji oraz dokumentach bezpieczeństwa statku w celu sprawdzenia spełniania wymagań nałożonych przez ustawę oraz przepisy wykonawcze.

W dziale inspekcja statku celowym jest ustanowienie dla inspektora państwa flagi posiadania dokumentu identyfikacyjnego – podobnie jak ma to miejsce w przypadku inspektorów PSC. Obecny brak takiego obowiązku powoduje konieczność posiadania przez inspektora pisemnego upoważnienia od Dyrektora Urzędu Morskiego, jako organu inspekcyjnego do przeprowadzenia inspekcji, jednak każdy z dyrektorów urzędów morskich posiada własny wzór decyzji. Istnieje zatem potrzeba wprowadzenia zunifikowanego wzoru dokumentu identyfikacyjnego. Rozporządzenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej określi wzór oraz zakres informacji niezbędnych do zawarcia w dokumencie identyfikacyjnym. Dokument identyfikacyjny może być wydawany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, stanowiąc jednocześnie upoważnienie do wykonywania zadań w zakresie nadzoru nad uznanymi organizacjami, związkami sportowymi, stacjami atestacji itd.

e) Bezpieczne uprawianie żeglugi

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

- notyfikacje wejścia statku do portu (art. 1 ust. 6 dyrektywy)

Art. 28a obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim zobowiązuje kapitana statku zmierzającego do portu polskiego do przekazania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie. Obowiązek ten stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Ponadto dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązani są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwiczowiska przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.

W celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 6 dyrektywy 2009/17/WE, w nowelizowanej ustawie o bezpieczeństwie morskim należy, poza obowiązkiem określonym w art. 28a obecnej ustawy, przewidzieć także możliwość zwolnienia statków uprawiających żeglugę regularną pomiędzy portami państw członkowskich, z których jeden jest portem polskim, z wyżej wymienionego obowiązku. W związku z powyższym, w nowej ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Armator lub kapitan lub agent statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem lub
- 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port - jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub
- 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży - niezwłocznie.

2. Obowiązek armatora lub kapitana lub agenta statku, o którym mowa w ust. 1, dotyczy również statków o polskiej przynależności zmierzających do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

3. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązani są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem

portu lub kotwiczowiska przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.

4. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku może zwolnić statki odbywające, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę regularną pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego UE, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeśli:

- 1) armator statku:
 - a) przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego uaktualnioną listę statków oraz
 - b) zobowiązany jest ustanowić system umożliwiający bezzwłoczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na ich żądanie, przez całą dobę;
- 2) w przypadku wystąpienia jakiegokolwiek rozbieżności w stosunku do przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej wynoszącej co najmniej 3 godziny, armator, kapitan lub agent statku informuje o tym kapitana portu w sposób określony w ust. 1;
- 3) żegluga regularna odbywa się przez okres co najmniej jednego miesiąca;
- 4) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi regularnej nie przekracza 12 godzin.

5. W przypadku, gdy żegluga regularna odbywa się pomiędzy portami kilku państw, z których co najmniej jednym jest Rzeczpospolita Polska, dyrektor właściwego urzędu morskiego, na wniosek właściwego organu zainteresowanego państwa członkowskiego UE i we współpracy z tym organem, wydaje zwolnienie z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 4.

6. Dyrektor urzędu morskiego, który wydał zezwolenie, okresowo sprawdza czy warunki, o których mowa w ust. 4 są spełniane. W przypadku, gdy przestaje być spełniony którykolwiek z warunków, o których mowa w ust. 4, dyrektor urzędu morskiego cofa wydane zwolnienie.

- statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego (art. 1 ust. 7 dyrektywy)

W celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 7 dyrektywy 2009/17/WE, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapis, zgodnie z którym za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, uważa się statki które:

1. nie dopełniły zgłoszenia lub nie posiadają certyfikatów ubezpieczeniowych lub gwarancji finansowych zgodnych z prawem Unii Europejskiej i prawem międzynarodowym;
2. zostały zgłoszone przez pilotów morskich lub podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi, jako posiadające braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego

- postępowanie w warunkach zalodzenia wód morskich (art. 1 ust. 8 dyrektywy)

W chwili obecnej ustawa o bezpieczeństwie morskim nie zawiera przepisów dotyczących postępowania w warunkach lodowych.

W celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 8 dyrektywy 2009/17/WE, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Jeżeli w przypadku zalodzenia wód morskich istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego, bezpieczeństwa obszarów żeglugowych lub stref przybrzeżnych polskich obszarów morskich lub obszarów morskich innego państwa członkowskiego UE, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:
2. powiadamia kapitana statku znajdującego się w obszarze podlegającym jego jurysdykcji lub zamierzającego wejść lub wyjść z portu podlegającego jego jurysdykcji o warunkach lodowych, trasach zalecanych oraz usłudze lodołamaczy na tym obszarze;
3. nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz innych zobowiązań wynikających z przepisów międzynarodowych, może zażądać udokumentowania przez statek, zamierzający wejść lub wyjść z portu lub terminalu lub zamierzający opuścić kotwiczowisko, spełniania wymogów wytrzymałościowych odpowiednich do zaistniałej sytuacji lodowej.

- postępowanie w przypadku zdarzeń i wypadków na morzu (art. 1 ust. 9 lit. b dyrektywy)

W chwili obecnej postępowanie w przypadku zdarzeń i wypadków na morzu określone zostało w art. 27a ustawy o bezpieczeństwie morskim. W celu prawidłowego wdrożenia art. 1 ust. 9 lit. b dyrektywy, należy przepis art. 27a obecnej ustawy o bezpieczeństwie morskim uzupełnić o zapis, zgodnie z którym:

W przypadkach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy, dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, może dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego:

1) nakazać kapitanowi statku, znajdującego się w niebezpieczeństwie, który dokonał zgłoszenia potrzeby otrzymania schronienia, wykonanie wszystkich poleceń, a w szczególności wykonanie czynności, mających na celu:

- a) ograniczenie ruchu statku lub przyjęcie określonego kursu, przy czym wykonanie tego polecenia nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne nawigowanie statkiem;
- b) zaprzestanie zagrażania bezpieczeństwu na morzu;
- c) skierowanie statku do miejsca schronienia;
- d) skorzystanie z usługi pilotowej lub holowniczej;

2) wysłać zespół ekspertów na pokład statku w celu zbadania stopnia zagrożenia, udzielenia pomocy kapitanowi w naprawie sytuacji i poinformowania o tym właściwej Służby VTS.

Dyrektor urzędu morskiego uwzględni wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczące równego traktowania marynarzy.

- udzielanie statkowi miejsca schronienia (art. 1 ust. 10 i 11 dyrektywy)

W odniesieniu do zagadnienia udzielania statkom miejsca schronienia, obecna ustawa o bezpieczeństwie morskim zawiera jedynie przepis art. 29a obligujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, planu udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich. Zgodnie z ust. 2 tego samego artykułu, plan ten powinien określać niezbędną organizację i procedury w celu zapewnienia, aby statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogły bezzwłocznie znaleźć miejsce schronienia. Plan ten powinien określać również rodzaje działań dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i ochrony środowiska morskiego, mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.

Przepisy dyrektywy bardziej szczegółowo regulują zasady udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie. W celu prawidłowego wdrożenia powyższych artykułów dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapisy gwarantujące, że:

1. Organem właściwym do podjęcia niezależnej decyzji w zakresie udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich dla statku znajdującego się w niebezpieczeństwie, jest dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, elementy, jakie zawiera plan, o którym mowa w ust. 3, w celu zapewnienia sprawnego reagowania na zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu,

bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie na polskich obszarach morskich.

3. Dyrektorzy urzędów morskich spotykają się regularnie, a w wyjątkowych okolicznościach także doraźnie, w celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w punkcie 1.

4. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się pod jego jurysdykcją.

5. Plan, o którym mowa w punkcie 3, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Decyzję w zakresie udzielenia schronienia dla statku znajdującego się w niebezpieczeństwie podejmuje się po uprzedniej ocenie sytuacji dokonanej zgodnie z planem, o którym mowa w punkcie 3.

7. Brak na statku certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich nie zwalnia dyrektora urzędu morskiego z obowiązku dokonania oceny, o której mowa w punkcie 6 i nie stanowi wystarczającego powodu do odmowy udzielenia statkowi schronienia.

8. Nie naruszając postanowień punkcie 7, udzielając statkowi miejsca schronienia dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora, kapitana lub agenta statku okazania certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich. Takie działanie dyrektora urzędu morskiego nie może powodować opóźnienia w udzieleniu miejsca schronienia.

- współpraca państw członkowskich UE z Komisją Europejską

W celu wdrożenia art. 1 ust. 13 lit. a dyrektywy, w ustawie o bezpieczeństwie morskim należy przewidzieć zapis gwarantujący, że Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej współpracuje z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów ruchu morskiego i tras żeglugowych w celu przedłożenia ich do zatwierdzenia przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

- poufność informacji związanych z monitorowaniem ruchu statków

W chwili obecnej obowiązek zapewnienia poufności danych dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków uregulowany jest w art. 39a ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przepis art. 39a ustawy nie zawiera jednak zapisu gwarantującego właściwe wykorzystanie tych danych. W związku z powyższym, w celu wdrożenia art. 1 ust. 15 dyrektywy, należy zmienić obecny art. 39a ustawy o bezpieczeństwie morskim w sposób następujący: „Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem i wykorzystuje zgodnie z przepisami.”

Pozostałe zmiany

- akcje przeciwlodowe.

W świetle braku przepisów przy aktualnym stanie prawnym minister ds. gospodarki morskiej na podstawie art. 34a ustawy o Radzie Ministrów, wydawał co roku „Wytyczne w sprawie akcji przeciwlodowej na wodach morskich”, wiążące jednostki podległe. W celu uregulowania w sposób kompleksowy przedmiotowego zagadnienia konieczne będzie, w rozdziale ustawy dotyczącym bezpiecznego uprawiania żeglugi ustanowienie delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich.

- jachty morskie

W rozdziale *Bezpieczne uprawianie żeglugi* proponuje się wprowadzić delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia regulującego zasady:

- bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz przewóz osób na tych jachtach,
- wprowadzenia list załogi oraz pasażerów na jachtach komercyjnych,
- kontroli jachtów obcych bander oraz kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami.

f) Kwalifikacje i skład załogi

- kwalifikacje załóg jachtów sportowych i rekreacyjnych

W związku z potrzebą uregulowania spraw bezpieczeństwa żeglugi na jachtach proponuje się użyć „rekreacyjnych” zamiast słowa „turystycznych”. Regulacje tych przepisów będą spoczywały dalej na ministrze właściwym ds. sportu. Uregulowanie kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych winno znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim poprzez udzielenie delegacji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji i składu załogi na jachtach komercyjnych mając na uwadze specyfikę uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Rozporządzenie powinno określić:

- tryb oraz kryteria uznawania ośrodków szkoleniowych oraz zasady przeprowadzania kontroli i oceny tych ośrodków,
- ramowe programy szkoleniowe, wymagania sprzętowe bazy szkoleniowej oraz kwalifikacje kadry nauczającej,
- tryb, sposób i terminy przeprowadzania egzaminów i wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych,
- kwalifikacje załogi wraz uprawnieniami oraz wymaganiami niezbędnymi do ich uzyskania,
- zasady prowadzenia bazy danych o wydanych dokumentach kwalifikacyjnych i ich statusie.

W związku z tym, że projekt ustawy przewiduje regulacje dotyczące jachtów komercyjnych, konieczne jest również wprowadzenie odpowiednich przepisów dotyczących załogi wykwalifikowanej w zakresie obejmującym specyfikę żeglugi takimi jachtami. Obecne przepisy kwalifikacyjne załóg jachtów określa minister właściwy ds. sportu. Stanowią one uprawnienia amatorskie (sportowe), które nie regulują kwestii m. in. przewozu pasażerów lub innych czynności związanych ze specyfiką żeglarstwa zawodowego. Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz osób przebywających na jachtach podczas rejsów rekreacyjnych i turystycznych proponuje się stworzyć prawne regulacje wprowadzające nową grupę zawodową zajmującą się kierowaniem oraz bezpieczną obsługą jachtów komercyjnych. Rozporządzenie powinno zawierać również zasady oraz kryteria uznawania kwalifikacji.

- szkolenia prowadzone przez wyższe szkoły morskie uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW lub przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki

prowadzące działalność w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich

W chwili obecnej bezpośredni nadzór ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jest ograniczony do trzech uczelni: Akademii Morskiej w Szczecinie, Akademii Morskiej w Gdyni i Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Pozostałe ośrodki szkoleniowe nadzorują dyrektorzy urzędów morskich. Powyższy stan powoduje niejednolitość zasad nadzoru, a także z uwagi na lokalny zakres nadzoru może generować zarzuty o istnieniu powiązań pomiędzy kontrolującymi a kontrolowanymi. Proponowane przejęcie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej bezpośredniego nadzoru wyeliminuje podejrzenia braku niezależności. Jedną z ważniejszych zmian będzie zmiana zasad nadzoru, poprzez odejście od kontroli na rzecz audytu. Jednostki edukacyjne mają obowiązek posiadania wdrożonego systemu zarządzania jakością zgodnie z aktualnymi standardami ISO. Dla pełnej transparentności powinna zostać stworzona lista audytorów mających przygotowanie merytoryczne, wysoki poziom etyczny i kwalifikacje do prowadzenia audytów. Z tej listy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie powoływał skład zespołu audytującego mając na uwadze zakres audytu oraz brak powiązań z audytorów z jednostką audytowaną.

Proponuję się zmianę zapisów dotyczących szkolenia członków załóg statków morskich. Uznanie i nadzór ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej byłby realizowany poprzez audyty:

1. dla uznania MJE,
2. dla rozszerzenia zakresu szkolenia MJE,
3. dla potwierdzenia uznania MJE,
4. dla odnowienia ważności uznania MJE,
5. dodatkowe.

Decyzję o uznaniu MJE minister wydawałby na okres nie dłuższy niż 4 lata, z zastrzeżeniem, że audyty dla odnowienia ważności uznania MJE przeprowadza się w okresie 3 miesięcy przed upływem ważności istniejącego uznania, do 6 miesięcy po upływie daty ważności istniejącego uznania. Ważność wydanej decyzji o odnowieniu uznania może być przedłużona do 4 lat, licząc od daty upływu ważności ostatniego uznania. Ponadto audyty dla potwierdzenia uznania MJE będą obowiązkowe, jeżeli proces szkolenia w jednostce trwa poniżej 4 lat i przeprowadza się je, w okresie od 3 miesięcy przed do trzech miesięcy po dacie rocznicowej,:

1. w połowie okresu ważności uznania, jeżeli proces szkolenia trwa 2 lata i dłużej,
2. corocznie, jeżeli proces szkolenia trwa poniżej 2 lat, za wyjątkiem roku, w którym następuje odnowienie uznania.

Audyty dodatkowe będą przeprowadzane na zlecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Audyty dla rozszerzenia zakresu szkolenia prowadzone będą na wniosek MJE. Za wszystkie audyty, z wyjątkiem audytów dodatkowych, będzie pobierana opłata w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Decyzję o uznaniu MJE, rozszerzeniu lub ograniczeniu uznania, odnowieniu uznania, zawieszeniu lub cofnięciu uznania będzie podejmował minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek zespołu audytującego po przeprowadzonym audycie.

Audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego będzie powoływał minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród ekspertów umieszczonych na liście audytorów. Audytor wiodący powinien posiadać, co najmniej kwalifikacje audytora wewnętrznego i minimum 2 letnie doświadczenie w prowadzeniu audytów. Brak przeprowadzenia w określonym terminie audytu dla potwierdzenia uznania lub, bez zaistnienia ważnych przyczyn, uniemożliwienie przez MJE przeprowadzenia audytu dodatkowego oznaczać będzie cofnięcie uznania ze skutkiem natychmiastowym.

- komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorze urzędu morskiego

W chwili obecnej działają trzy niezależne komisje egzaminacyjne na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim – Art. 18 ust. 8. Występują znaczące różnice w sposobach i poziomie oceny wiedzy i umiejętności zdających egzaminy osób. Z powodu tych różnic można zaobserwować zjawisko migracji zdających pomiędzy urzędami, zwłaszcza po niezdanym egzaminie. Rozwiązaniem jest stworzenie Centralnej Komisji Egzaminacyjnej na wzór istniejących w resorcie infrastruktury. Pozwoli to na ujednoczenie działania komisji i dobór członków zespołów egzaminujących z listy egzaminatorów w sposób zapewniający maksymalną obiektywność i efektywność egzaminów.

Tak jak dotychczas Przewodniczący i na jego wniosek dwaj Zastępcy będą powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Zespół egzaminacyjny będzie powoływany przez Przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej lub jego Zastępcę.

Terminy egzaminów będą podawane do publicznej wiadomości przez Centralną Komisję Egzaminacyjną poprzez zamieszczenie informacji na jej stronie internetowej.

Lista egzaminatorów będzie zatwierdzana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Jak dotychczas za egzamin będzie pobierana opłata zgodna z Załącznikiem do ustawy, która będzie gromadzona na osobnym koncie Centralnej Komisji Egzaminacyjnej z przeznaczeniem na pokrycie kosztów przeprowadzanych egzaminów i koszty własne komisji.

Zasady przeprowadzania egzaminów zostaną precyzyjnie określone w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, biorąc pod uwagę aspekty oceny umiejętności, czyli przeprowadzania ich z wykorzystaniem symulatorów i laboratoriów.

- Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego

Proponuje się w art. 22 ust. 1 obecnej ustawy po słowach „niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego,” wstawić słowa „zgodnie z wytycznymi ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej”. Powyższy zapis umożliwi ujednoczenie wydawanych dokumentów określających skład minimalnej bezpiecznej obsługi statku mając na względzie wytyczne opracowywane przez Międzynarodową Organizację Morską (rezolucja A.890) i prawo unijne.

Proponuje się dodanie nowego artykułu ustawy o brzmieniu:

„W stosunku do statków Straży Granicznej i Policji oraz służby państwowej specjalnego przeznaczenia, dyrektor właściwego urzędu morskiego może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje zawodowe, inne niż wymagane na podstawie przepisów o kwalifikacjach członków załóg statków morskich.”

Powyższy zapis umożliwi prawidłowe funkcjonowanie wielu służb, które nie posiadają pracowników z kwalifikacjami wymaganymi przepisami o kwalifikacjach członków załóg statków morskich. Dotyczy to m.in. obsad łodzi ratowniczych, służby SAR, straży miejskich, służb celnych, itp. Powyższe działanie nie wpłynie na obniżenie standardu bezpieczeństwa żeglugi.

Należy przewidzieć system kar polegający na zawieszeniu lub unieważnieniu wydanych dokumentów kwalifikacyjnych, zgodnie z wymogami Konwencji STCW.

6. Upoważnienia do wydania aktów wykonawczych oraz określenie organu właściwego do wydania rozporządzenia

- Minister właściwy do spraw gospodarki Morskiej wyda następujące rozporządzenia:

- w sprawie sposobu upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej

W związku z rozdzieleniem wcześniej obowiązującej dyrektywy 94/57/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich na dwa akty prawne tj. rozporządzenie i dyrektywę, konieczna jest zmiana zakresu delegacji rozporządzenia oraz wydanie nowego rozporządzenia, ponieważ sprawy uznania organizacji przez KE reguluje wprost rozporządzenie WE 391/2009. W gestii państw członkowskich pozostało upoważnianie uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej oraz wprowadzenie zasad nadzoru zgodnie z wytycznymi dyrektywy 2009/15/WE.

- w sprawie dokumentu identyfikacyjnego inspektora bandery oraz członków zespołu nadzorujących działania upoważnionych uznanych organizacji

Obecnie brak jest zunifikowanego dokumentu identyfikacyjnego inspektora bandery i członków zespołu nadzorujących działania upoważnionych uznanych organizacji. Dyrektorzy lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej musi wydawać pisemne upoważnienie dla takich osób, przy czym wzór takiego upoważnienia nie został jednolicie ustalony. Wprowadzenie jednego wzoru dokumentu identyfikacyjnego będzie stanowił ułatwienie dla kapitanów statków, armatorów oraz uznanych organizacji, które jednoznacznie będą mogły potwierdzić dane oraz upoważnienia osób przeprowadzających inspekcję. Ww. rozporządzenie zostanie wydane mając na uwadze zakres niezbędnych informacji do zidentyfikowania inspektora/członka zespołu oraz wskazanie zakresu upoważnienia.

- w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich

Rozporządzenie ma na celu zapewnienie sprawnego reagowania na zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie na polskich obszarach morskich.

- w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu

Rozporządzenie określi procedury postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu. Celem rozporządzenia będzie dostosowanie takiego statku do wymagań odpowiednich konwencji międzynarodowych.

- w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych statków o polskiej przynależności

Rozporządzenie określi rodzaj informacji przechowywanych w elektronicznej bazie danych statków o polskiej przynależności, sposób ich wprowadzania i aktualizacji, sposób administrowania systemem oraz zasady dostępu do danych. Celem rozporządzenia będzie zapewnienie funkcjonowania aktualnego i łatwo dostępnego zbioru danych dotyczących polskiej floty.

- w sprawie objęcia organów administracji morskiej systemem zarządzania jakością

Rozporządzenie określi zakres, w jakim organy administracji morskiej zostaną objęte systemem zarządzania jakością, sposób zabezpieczenia środków finansowych na funkcjonowanie systemu, a także zasady ustalania harmonogramu wdrożenia systemu, nadzorowania poprawności funkcjonowania wdrożonego systemu oraz ustanawiania pełnomocników systemu zarządzania jakością. Rozporządzenie będzie miało na celu zapewnienie zarządzania jakością w odniesieniu do działalności państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego zgodnie z międzynarodowymi standardami.

- w sprawie sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu

Rozporządzenie określi tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora oraz wzory decyzji dotyczących zatrzymania statku, wydania zgody na wyjście statku z portu, wydania zakazu wejścia statku do portu oraz uchylenia zakazu wejścia do portu, uwzględniając: kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu, okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji, zakres inspekcji rozszerzonej, szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku, odstępy czasu, w jakich przeprowadza się inspekcje okresowe, czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji doraźnej, rodzaje inspekcji przeprowadzanych na poszczególnych typach statków posiadających w bazie danych wyników inspekcji oznaczenie „Priorytet I” oraz „Priorytet II”, procedury inspekcji statków oraz listę dokumentów podlegających inspekcji, ustalone przez Memorandum Paryskie formularze dotyczące zatrzymania statku, wydania zgody na wyjście statku z portu, wydania zakazu wejścia statku do portu oraz uchylenia zakazu wejścia do portu.

Rozporządzenie określi również tryb przeprowadzania inspekcji w zakresie spełnienia wymagań w zakresie kwalifikacji i wyszkolenia marynarzy, zgodnie z postanowieniami konwencji STCW.

Rozporządzenie będzie miało na celu realizację zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie oraz Memorandum Paryskim, a także potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.

- w sprawie warunków uznawania i nadzoru nad stacjami przeprowadzającymi atestację sprzętu statkowego oraz wydawania im świadectw uznania

Rozporządzenie to będzie regulowało szczegółowe warunki, na jakich będą uznawane oraz nadzorowanie stacje przeprowadzające atestację sprzętu statkowego oraz kwestie wydawania im świadectw poświadczających uznanie. Rozporządzenie będzie miało na celu zapewnienie, że obsługa, naprawa i atestacja sprzętu statkowego jest przeprowadzana zgodnie z wymogami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską

- w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie

Rozporządzenie będzie miało na celu kompleksowe uregulowanie kwestii uprawiania żeglugi przez jachty morskie oraz przewóz osób na tych jachtach, wprowadzi obowiązek posiadania list załogi oraz pasażerów na jachtach komercyjnych oraz zasady kontroli jachtów obcych bander oraz kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami.

- w sprawie warunków prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich

Rozporządzenie będzie regulowało w sposób szczególny warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych, określi podmioty zobowiązane do ich przeprowadzenia.

- w sprawie wymagań w zakresie nadzorowania ośrodków produkujących urządzenia związane z ochroną przeciwpożarową i urządzenia radiowe dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS

Rozporządzenie określi zakres wymagań w zakresie nadzorowania ośrodków budujących urządzenia związane z ochroną przeciwpożarową i urządzenia radiowe dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS, sposób nadzorowania, zakres nadzorów, oraz wymagania, jakie należy spełnić.

- w sprawie kryteriów, warunków i sposobu uznawania, potwierdzania, rozszerzania, ograniczania, odnawiania, zawieszania oraz cofania uznania, nadzorowania Morskich Jednostek Edukacyjnych oraz zasad wynagradzania członków zespołu

audytującego za przeprowadzenie audytu Morskich Jednostek Edukacyjnych i zasad tworzenia i aktualizacji listy audytorów

Rozporządzenie określi szczegółowe warunki dotyczące kryteriów i sposobu uznawania, potwierdzania, rozszerzania, ograniczania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania oraz nadzorowania Morskich Jednostek Edukacyjnych. Rozporządzenie będzie dotyczyło zakresu spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim. Rozporządzenie określi też zasady, na jakich będą wypłacane wynagrodzenia członkom zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu Morskich Jednostek Edukacyjnych. Rozporządzenie będzie również zawierało zasady tworzenia i aktualizacji listy audytorów zespołu audytującego przeprowadzającego audyt Morskich Jednostek Edukacyjnych

- w sprawie organizacji i regulaminu pracy Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, zasad tworzenia i aktualizacji listy egzaminatorów, trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów w zakresie wiedzy i umiejętności oraz w sprawie zasad wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego

Rozporządzenie określi zasady organizacji Centralnej Komisji Egzaminacyjnej oraz określi regulamin jej pracy. Rozporządzenie określi również kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i członków Centralnej Komisji Egzaminacyjnej. Rozporządzenie uwzględni konieczność zapewnienia sprawnego przeprowadzania egzaminu przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie i kwalifikacje oraz zasady, na jakich będą tworzone i aktualizowane listy egzaminatorów Centralnej Komisji Egzaminacyjnej. Będzie miało również na celu określenie trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów przez Centralną Komisję Egzaminacyjną, jeśli chodzi o zakres niezbędnej wiedzy oraz koniecznych umiejętności. Rozporządzenie będzie zawierało zasady, na jakich będą wypłacane wynagrodzenia członkom zespołu egzaminującego za przeprowadzenie egzaminu.

- w sprawie kwalifikacji i składu załogi na jachtach komercyjnych

Rozporządzenie określi: tryb oraz kryteria uznawania ośrodków szkoleniowych oraz zasady przeprowadzania kontroli i oceny tych ośrodków, ramowe programy szkoleniowe, wymagania sprzętowe bazy szkoleniowej oraz kwalifikacje kadry nauczającej, tryb, sposób i terminy przeprowadzania egzaminów i wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych, kwalifikacje załogi wraz uprawnieniami oraz wymaganiami niezbędnymi do ich uzyskania, zasady prowadzenia bazy danych o wydanych dokumentach kwalifikacyjnych i ich statusie.

- w sprawie sposobu postępowania dla zapewnienia standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska na statkach przerejestrowywanych pod polską banderę

Rozporządzenie określi zasady pozyskiwania od poprzedniej administracji państwa przynależności statku, informacji odnośnie stanu bezpieczeństwa statku w sytuacji, kiedy statek ten będzie zmieniał banderę obcą obca na polską (ze szczególnym uwzględnieniem uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację) oraz zasady udzielania informacji na temat stanu bezpieczeństwa statku i nieusuniętych uchybień administracji państwa, którego banderę będzie przyjmował statek zmieniający przynależność obcą obcej na polską. Rozporządzenie będzie miało na celu zapewnienie spełniania standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska przez statki przyjmujące polską banderę.

- w sprawie przeglądów technicznych jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m przeprowadzanych przez odpowiednio upoważnione związki sportowe

Rozporządzenie będzie określało zasady nadzoru nad związkami sportowymi wykonującymi taką działalność. Będzie regulowało kwestie upoważniania i nadzoru związków sportowych w tym zakresie mając na uwadze zachowanie odpowiednich kryteriów, które muszą spełniać uznane organizacje czyli konieczność przechodzenia audytu, wymagania dla inspektorów.

- w sprawie zasad organizacji audytu Międzynarodowej Organizacji Morskiej

Rozporządzenie określi jednostki administracji morskiej, które zostaną objęte audytem IMO, zasady wyznaczania koordynatora oraz ustalania harmonogramu przygotowań i audytów wewnętrznych, jak również nadzór nad przeprowadzeniem audytu oraz realizacją wniosków pokontrolnych. Celem rozporządzenia będzie przeprowadzanie audytu polskiej administracji morskiej efektywnie i zgodnie z przepisami IMO.

- w sprawie sposobu funkcjonowania służby morskiej asysty telemedycznej.

Rozporządzenie będzie miało na celu wypełnienie obowiązków Polski wynikających z konwencji SOLAS oraz Dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. W celu poprawy opieki medycznej na statkach należy wprowadzić zapis o utworzeniu oraz określeniu zasad funkcjonowania służby morskiej asysty telemedycznej.

7. Przepisy karne i kary pieniężne

Poniżej przedstawiony jest ujednolicony system kar przewidzianych w nowelizowanej ustawie, biorąc pod uwagę implementowane przepisy prawa wspólnotowego.

Projekt ustawy przewiduje następujące kary pieniężne, o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, na armatorów, którzy naruszają przepisy odnośnie:

- 1) obowiązków w zakresie spełniania przez statek wymagań, o których mowa w ratyfikowanych umowach międzynarodowych przepisach ustawy o wyposażeniu morskim oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 2) wymogu poddania statku inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonym w ustawie, ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;
- 3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie;
- 4) przewożenia statkiem ziarna luzem i ładunków masowych;
- 5) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych;
- 6) przewożenia statkiem kontenerów;
- 7) przewożenia statkiem przedmiotów o ciężarze tysiąca kilogramów i więcej;
- 8) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich i pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach uprawiania żeglugi;
- 9) spełniania przez prom pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach bezpiecznego uprawiania żeglugi.

Karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych będzie podlegał podmiot, który:

- 1) używa międzynarodowego sygnału wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy;

- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR;
- 3) nie przekazuje w sposób określony ustawą posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu;
- 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróże morską statkiem pasażerskim.

Karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych będzie podlegał:

- 1) kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, jeśli nie poinformuje niezwłocznie najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskemu;
- 2) kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, jeśli nie poinformuje armatora o każdym zdarzeniu, mającym wpływ na bezpieczeństwo statku oraz zagrażającym bezpieczeństwu morskemu;
- 3) armator, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS;
- 4) armator, agent i kapitan statku, w tym statku o polskiej przynależności, zmierzającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku, gdy żaden z nich nie przekaże kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie;
- 5) dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej w przypadku, gdy przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwiczowiska nie przekażą kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku;
- 6) pilot morski, jeśli w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, w przypadku, a nie poinformuje o powyższym właściwych organów inspekcyjnych;

- 7) podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, gdy stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, a nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.

Kapitan, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych, również jeśli:

- 1) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji;
- 2) narusza przepisy:
 - dotyczące zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS,
 - dotyczące ruchu statków na morzu terytorialnym;
 - dotyczące obowiązku posiadania dokumentu stanowiącego dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS odnośnie statków przewożących ziarno luzem;
- 3) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego;
- 4) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy;
- 5) nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami, o których mowa w ratyfikowanych umowach międzynarodowych, przepisach ustawy o wyposażeniu morskim oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 6) narusza przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich i pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, określonych w przepisach o szczegółowych warunkach uprawiania żeglugi;
- 7) narusza przepisy dotyczące szczególnych wymogów stateczności promów pasażerskich typu ro-ro.

Karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych będzie podlegał każdy, kto nie dopełni ciążącego na nim obowiązku przekazywania w odpowiednim czasie organowi

inspekcyjnemu następujących informacji o statku podlegającym rozszerzonej inspekcji:

- 1) nazwę statku;
- 2) sygnał wywoławczy;
- 3) numer IMO statku lub numer MMSI;
- 4) planowany czas postoju statku w porcie;
- 5) rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan wypełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
- 6) planowane w porcie lub na kotwiczowisku operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
- 7) planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe;
- 8) datę ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

W praktyce karze tej będzie podlegał armator, kapitan i agent statku podlegającego rozszerzonej inspekcji, w przypadku gdy żaden z nich nie przekaze ww. informacji organowi inspekcyjnemu.

Członkowi załogi lub pilotowi, który posiadając dokumenty potwierdzające kompetencje do zajmowania stanowiska na statku, jeśli swym działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do wypadku morskiego, może zostać zawieszony lub unieważniony dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe. Decyzję o zawieszeniu lub unieważnieniu podejmuje organ, który wydał dokument potwierdzający, po przeprowadzonym postępowaniu, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę prawomocne orzeczenie izby morskiej lub wyrok polskiego sądu lub wyrok sądu obcego. Zawieszenie ważności dokumentu może nastąpić na okres do 2 lat. W przypadku unieważnienia dokumentu, na wniosek zainteresowanego członka załogi lub pilota, organ może wydać dokument potwierdzający kompetencje o jeden poziom niższy od dotychczas posiadanego, w danej specjalności, uwzględniając prawomocne wyroki sądów lub orzeczenia izby morskiej, a także potencjalne skutki dla bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska. Lista nazwisk i imion osób, których dokument został zawieszony lub unieważniony jest zamieszczona, wraz z numerem, datą wystawienia i ważności dokumentu, na stronie internetowej organu wydającego dokument.

Armator lub kapitan jednostki, który użytkuje jacht rekreacyjny w sposób komercyjny – niespełniając założeń ustawy w stosunku do jachtów komercyjnych, będzie podlegał karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.

Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów określonych w ustawie o bezpieczeństwie morskim, regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

8. Przepisy przejściowe i dostosowujące oraz zmiany w obowiązujących przepisach

A. Zmiany do ustawy **Kodeks Morski** dotyczące:

- art. 38 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 ze zm.)

Zmiana będzie polegać na rozszerzeniu delegacji do rozporządzenia w sprawie rejestru okrętowego. Rozporządzenie to powinno zostać uzupełnione o zapisy dotyczące obowiązku wypełnienia przez statek zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/21/WE, związanych ze spełnianiem wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska jako warunku wpisania tego statku do rejestru okrętowego.

- art. 31 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 ze zm.)

Zmiana będzie polegać na rozszerzeniu treści artykułu o dodatkowe przesłanki wykreślenia statku z rejestru okrętowego w sytuacji, kiedy statek ten nie spełnia zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/21/WE dotyczących wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska.

B. Zmiany w ustawie o **zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki** w zakresie wdrożenia art. 1.4 i 1.6 dyrektywy 2009/17/WE:

- art. 10 a ustawy z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99 poz. 692 ze zm.)

Zmiana będzie polegać na rozszerzeniu delegacji do rozporządzenia w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające o zapisy dotyczące obowiązku wypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/17/WE. Rozporządzenie to powinno zostać uzupełnione o zapisy w zakresie uzupełnienia zawartości informacji przekazywanych przez armatora dyrektorowi właściwego urzędu morskogo.

Ponadto art. 10a będzie wymagał zmiany w zakresie powiadamiania właściwego organu przez kapitana statku w przypadku rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu, jeśli spóźnienie będzie wynosić 3 godziny lub więcej, w

zakresie definicji regularnych rejsów, tak, by była ona zgodna z zapisem w dyrektywie 2009/17/WE oraz w zakresie wystawiania zwolnień.

- art. 10 b ustawy z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99 poz. 692 ze zm.)

Zmiana będzie polegać na uściśleniu miejsca przebywania statku w momencie podstawiania towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających pod załadunek oraz na rozszerzeniu delegacji do rozporządzenia w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające o zapisy dotyczące obowiązku wypełnienia przez załadowcę zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/17/WE. Rozporządzenie to powinno zostać uzupełnione o zapisy w zakresie uzupełnienia zawartości deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przekazywanej kapitanowi statku.

C. Przejęcie działalności przez Centralne Komisje Egzaminacyjne od działających obecnie komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich nastąpi w okresie 6 miesięcy od wydania przepisów wykonawczych i utworzenia Centralnej Komisji Egzaminacyjnej. Nadzór na obecnymi ośrodkami szkoleniowymi zostanie przejęty przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej od dyrektorów urzędów morskich w okresie 1 roku od wejścia w życie przepisów wykonawczych do ustawy o bezpieczeństwie morskim, po przeprowadzeniu audytu każdego ośrodka i wystawieniu nowego dokumentu uznania, przy uwzględnieniu istniejących obecnie terminów kontroli dla odnowienia lub potwierdzenia.

9. Termin wejścia w życie

Planowany termin wejścia w życie ustawy to 14 dni po dacie ogłoszenia. Data ogłoszenia powinna odpowiadać terminom wejścia w życie dyrektyw, określonym w wejścia w życie powinna Proces legislacyjny powinien w Rozdziale 2a założyć.