



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-233-08

Druk nr 1560

Warszawa, 29 grudnia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o bezpieczeństwie
morskim wraz z projektami aktów
wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanej regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statków o obcej przynależności znajdujących się na:

- a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,
- b) polskich obszarach morskich, w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków.”;

2) w art. 4 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Służby Celnej;
- 2) statków pełniących specjalną służbę państwową innych niż określone w ust. 1 i pkt 1;
- 3) statków rybackich, statków o wartości historycznej i statków rekreacyjnych lub sportowych o długości do 45 m.”;

3) w art. 5 dodaje się pkt 3 – 7 w brzmieniu:

„3) inspektorze inspekcji państwa portu – należy przez to rozumieć osobę upoważnioną przez organ inspekcyjny do prowadzenia inspekcji statków o obcej przynależności;

4) statku o wartości historycznej – należy przez to rozumieć statki zabytkowe i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;

5) systemie Sirenac – należy przez to rozumieć system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązywaniem Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.;

6) wskaźniku oceny – należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac, na podstawie przeprowadzonych inspekcji;

7) Centrum informacyjnym systemu Sirenac – należy przez to rozumieć organ powołany w celu zarządzania systemem Sirenac.”;

4) art. 11 i 11a otrzymują brzmienie:

„Art. 11. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku o polskiej przynależności w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie.

2. Inspekcję przeprowadza się na wniosek właściciela, armatora, kapitana statku, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego.

3. Inspekcja może być przeprowadzona również z innych przyczyn uznanych za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

4. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku.

5. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony

przez armatora, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.

6. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 5, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zakazać statkowi opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.

7. Decyzji, o której mowa w ust. 4 – 6, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 4 – 6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 11a. 1. Inspekcje statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu.

Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

2. Rocznie przeprowadza się inspekcję co najmniej 25 % ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych, przy czym liczba nie poddanych inspekcji statków o obcej przynależności, które w systemie Sirenac posiadają wskaźnik oceny co najmniej 50 nie może być większa niż 5 %.

3. Organ inspekcyjny, niezależnie od wartości wskaźnika oceny statku w systemie Sirenac, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statku o obcej przynależności:

1) który:

a) został zgłoszony przez pilota morskiego lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, jako mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi,

b) nie spełnia wymagań w zakresie przekazywania informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku,

c) w drodze do portu brał udział w kolizji lub wszedł na mieliznę,

d) nie zastosował się do zasad dobrej praktyki morskiej,

e) nie zastosował się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO),

f) był eksploatowany w sposób zagrażający bezpieczeństwu ludzi, mienia lub środowiska,

g) w okresie ostatnich sześciu miesięcy został pozbawiony klasy lub nastąpiło jej zawieszenie;

2) na wniosek właściwego organu innego państwa członkowskiego;

3) wobec którego istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego.

4. Inspekcję statku o obcej przynależności można przeprowadzić także na wniosek kapitana statku, członka załogi, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego lub innej zainteresowanej organizacji społecznej. W przypadku gdy wnioskodawcą jest osoba fizyczna, jej danych osobowych nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku.

5. W przypadku gdy wskaźnik oceny statku w systemie Sirenac jest niższy niż 50, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności, który:

- 1) zawija do polskiego portu po raz pierwszy;
- 2) nie zawijał do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego przez okres co najmniej 12 miesięcy;
- 3) nie był zarejestrowany w systemie Sirenac;
- 4) nie został poddany inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy;
- 5) podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego;
- 6) w wyniku ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego uzyskał pozwolenie na wyjście z portu pod warunkiem, że uchybienia wykazane w czasie inspekcji zostaną usunięte w szczególności:
 - a) przed wyjściem w morze,
 - b) w następnym porcie zawinięcia lub
 - c) w terminie 14 dni;
- 7) podczas ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego miał stwierdzoną znaczną liczbę uchybień, także jeżeli uchybienia te zostały usunięte;
- 8) został zatrzymany w wyniku inspekcji przeprowadzonej w poprzednim porcie zawinięcia statku;
- 9) podnosi banderę państwa, które nie ratyfikowało konwencji, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz w art. 18 ust. 1;
- 10) posiada certyfikaty w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia lub świadectwa klasy, wydane przez instytucję klasyfikacyjną, która nie jest uznana przez Komisję Europejską;

11) posiada świadectwo klasy wydane przez instytucję klasyfikacyjną, w stosunku do której ilość nieprawidłowości przekracza średnią określoną w systemie Sirenac;

12) podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;

13) jest eksploatowany powyżej 13 lat.

6. Organ inspekcyjny przeprowadza także inspekcję statku o obcej przynależności, o którym mowa w art. 27b ust. 3.

7. Organ inspekcyjny nie przeprowadza inspekcji statku o obcej przynależności, który został poddany inspekcji w jednym z portów państw-stron Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy, jeżeli:

1) nie jest to statek, o którym mowa w ust. 2 – 5;

2) podczas ostatniej inspekcji nie stwierdzono uchybień;

3) nie istnieją inne okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji.”;

5) po art. 11a dodaje się art. 11b – 11i w brzmieniu:

„Art. 11b. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza obowiązkową rozszerzoną inspekcję statku o obcej przynależności, który w systemie Sirenac posiada wskaźnik oceny co najmniej 7 oraz należy do kategorii:

1) gazowców lub chemikaliowców, starszych niż 10 lat,

2) masowców starszych niż 12 lat,

3) zbiornikowców olejowych o pojemności brutto powyżej 3.000 starszych niż 15 lat,

4) statków pasażerskich, innych niż promy pasażerskie typu ro-ro i pasażerskie jednostki szybkie, starszych niż 15 lat

– jeżeli upłynęło 12 miesięcy od dnia dokonania ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego. Liczba statków nie poddanych obowiązkowej rozszerzonej inspekcji nie może być większa niż 5 % ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

2. Armator lub kapitan statku podlegającego obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w ust. 1, na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu następujące informacje o statku:

1) nazwę statku;

2) państwo bandery statku;

3) numer IMO statku, jeżeli został nadany;

- 4) nośność statku;
- 5) datę budowy statku, zgodnie z datą określoną w dokumentach bezpieczeństwa statku;
- 6) rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan zapelnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
- 7) przybliżony czas zawinięcia do portu;
- 8) planowany czas postoju statku w porcie;
- 9) planowane w porcie operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
- 10) planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe.

3. Organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję, o której mowa w art. 11a, w okresie pomiędzy dwiema rozszerzonymi inspekcjami.

Art. 11c. 1. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć.

2. O zatrzymaniu statku o obcej przynależności organ inspekcyjny niezwłocznie informuje na piśmie kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także w przypadku stwierdzenia uchybień dotyczących klasy statku – instytucję klasyfikacyjną, która wydała świadectwo klasy.

3. Jeżeli oprócz braku certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności, inspekcja, o której mowa w art. 11a i 11b, nie wykaże innych uchybień, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, wydać zgodę na wyjście z portu statku o obcej przynależności. O wydaniu zgody na wyjście z portu organ inspekcyjny niezwłocznie informuje administrację państwa bandery statku oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego.

4. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, nie mogą zostać naprawione w danym porcie, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi o obcej przynależności na dokonanie 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 dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu, w którym znajduje się stocznia albo właściwe władze państwa tego portu oraz państwa-strony Memorandum Paryskiego.

5. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 4, 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 dokonanie naprawy w tej stoczni.

6. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.

7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1 – 6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 11d. 1. Po usunięciu uchybień statek o obcej przynależności podlega ponownej inspekcji.

2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust. 2.

Art. 11e. 1. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz ponownego wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego statku o obcej przynależności:

1) który:

a) uzyskał zgodę, o której mowa w art. 11c ust. 3,

b) udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 11c ust. 4,

c) nie zawiązał do portu, w którym znajduje się ta stocznia remontowa;

2) należącego do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców, zbiornikowców olejowych lub statków pasażerskich, który został zatrzymany przez ten organ, jeżeli jest to:

a) trzecie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego, lub

b) drugie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście została zakwalifikowana jako o „bardzo wysokim ryzyku” lub „wysokim ryzyku”.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.

3. Przed wydaniem statkowi decyzji, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z administracją państwa bandery statku.

4. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, jeżeli armator statku przedstawi ważne dokumenty wymienione w art. 11c ust. 3. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Organ inspekcyjny, na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz w przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 lit. b, c lub w pkt 2, do którego załączono:

- 1) zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych,
- 2) świadectwo klasy, jeżeli zostało wydane
– przeprowadza ponowną inspekcję statku w uzgodnionym porcie.

6. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących:

1) diety,

2) koszty:

a) przejazdów, dojazdów i przewozu bagażu,

b) noclegów

– w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej 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.²⁾).

7. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c oraz w pkt 2, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, które doprowadziły do wydania zakazu. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8. O decyzjach, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje:

- 1) kapitana i armatora statku;
- 2) władze państwa bandery statku;
- 3) instytucję klasyfikacyjną, która wydała świadectwo klasy;
- 4) państwa-strony Memorandum Paryskiego;
- 5) Komisję Europejską;
- 6) Centrum informacyjne systemu Sirenac;
- 7) Sekretariat Memorandum Paryskiego.

9. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.

10. W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, o którym mowa w ust. 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.

Art. 11f. 1. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wejścia do portu statkom o obcej przynależności, którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o odmowie wejścia do swoich portów, skutkującą zakazem wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego.

2. O wydaniu odmowy wejścia do portu statkom, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

Art. 11g. 1. Decyzje, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, doręcza się w formie pisemnej, przy użyciu telefaksu albo poczty elektronicznej.

2. Decyzje, o których mowa w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f:

- 1) doręcza się w formie, o której mowa w ust. 1;
- 2) mogą być ogłaszane ustnie, jeżeli, z uwagi na nieobecność statku w porcie, nie ma możliwości ich doręczenia w formie, o której mowa w ust. 1.

Art. 11h. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie Sirenac informacje o:

- 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;
- 2) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności, który w systemie Sirenac posiada wskaźnik oceny co najmniej 50 lub podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
- 3) wydaniu decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4 oraz w art. 11e ust. 1, 4 i 7.

2. Organ inspekcyjny na bieżąco podaje do publicznej wiadomości na stronie internetowej urzędu morskiego informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu. Informacje te udostępnia się przez okres jednego miesiąca.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 2, biorąc pod

uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

Art. 11i. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, uwzględniając:

- 1) kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji portu,
- 2) sposób ustalania rocznej liczby statków poddawanych inspekcji,
- 3) okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji,
- 4) zakres inspekcji rozszerzonej,
- 5) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku w porcie,
- 6) procedury inspekcji statków oraz listę dokumentów podlegających inspekcji – kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie oraz Memorandum Paryskim, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.”;

6) uchyla się art. 12;

7) w art. 16b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 2.”;

8) po art. 16b dodaje się art. 16c w brzmieniu:

„Art. 16c. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 2.
2. Statek wyposażony w system LRIT powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji

nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie systemu LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony statku.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia systemu LRIT.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) harmonogram wyposażania statków w system LRIT, w zależności od ich rodzaju i roku budowy,
- 2) przypadki, w których statki zwalnia się z obowiązku wyposażenia w system LRIT, mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,
- 3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do centrum danych
– kierując się koniecznością zapewnienia przestrzegania przepisów Konwencji SOLAS oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.”;

9) art. 27a otrzymuje brzmienie:

„Art. 27a. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje niezwłocznie najbliższą brzegową stację radiową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków, zwaną dalej „Służbą VTS”, o wszystkich zdarzeniach, które:

- 1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takie jak: kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
- 2) zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takie jak: uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:

- 1) nazwę statku;
- 2) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
- 3) pozycję statku;
- 4) port wyjścia;
- 5) port przeznaczenia;

6) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;

7) liczbę osób na pokładzie;

8) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

3. Służba VTS, po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powiadamia niezwłocznie Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne.

4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem, informuje armatora o każdym zdarzeniu, o którym mowa w ust. 1. Armator, po uzyskaniu takiej informacji, jest obowiązany niezwłocznie skontaktować się z właściwą Służbą VTS i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.

5. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub Służba VTS nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty, jeżeli stwierdzono znaczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.”;

10) po art. 27a dodaje się art. 27b i 27c w brzmieniu:

„Art. 27b. 1. Statki:

1) które w czasie swojej podróży:

a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 27a ust. 1,

b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:

a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 27a ust. 2 oraz w art. 28a,

- b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238),
- c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
- d) złożenia stosownych meldunków wymaganych obowiązkowymi systemami zgłaszania statków obowiązującymi w polskich obszarach morskich,
- e) podporządkowania się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom Służby VTS,

3) w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenie o naruszeniu przepisów o ochronie środowiska morskiego,

4) o których mowa w art. 11a ust. 3 i 4, lub którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego odmówiły wejścia do portów

– uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego, posiadający informacje o statkach, o których mowa w ust. 1, zapewnia, aby ruch tych statków był monitorowany przez Służbę VTS oraz niezwłocznie informuje o tych statkach, za pośrednictwem Służby VTS, właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków oraz podmioty określone w art. 27c ust. 2.

3. Jeżeli dyrektor właściwego urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, może zasięgnąć informacji o tym statku, w szczególności za pośrednictwem europejskiego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, lub dokonać inspekcji takiego statku. Inspekcja może być również dokonana na żądanie właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery statku, państwo do którego statek się udaje oraz zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 27c. 1. Ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
- 2) obowiązki Służby VTS dotyczące monitorowania statków,
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1,
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji
– kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, określonych w ustawie, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.”;

11) w art. 28a dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązane są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwiczowiska przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.”;

12) w art. 36 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Jeżeli pilot morski 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, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.”;

13) w art. 37 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby zagrażać

bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.”;

14) po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:

„Art. 39a. Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.”;

15) w art. 52 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) nie przekazuje informacji w przypadkach, o których mowa w art. 11b ust. 2, w art. 27a, w art. 28a, w art. 36 ust. 9 i w art. 37 ust. 5.”;

16) w załączniku do ustawy w dziale I pkt 17.1 otrzymuje brzmienie:

„17.1 Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny 4.000 j.t.”.

Art. 2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11a ust. 4 i 5 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 11h ust. 3 i art. 11i tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

1)dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995, str. 1, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263),

2)dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672 oraz z 2008 r. Nr 93, poz. 586 i Nr 116, poz. 740.

UZASADNIENIE

Zasadniczą przesłanką powodującą konieczność wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) jest dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków oraz w zakresie funkcjonowania inspekcji państwa portu, z uwagi na prowadzone przez Komisję Europejską postępowanie w sprawie nieprawidłowego wdrożenia do polskiego prawa dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2002/59/WE”, oraz dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu), zwanej dalej „dyrektywą 95/21/WE”.

Stosownie do powyższego, w porównaniu z tekstem dotychczas obowiązującym, ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim wprowadza następujące zmiany:

- 1) w art. 3 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim zmieniono brzmienie pkt 2, rozszerzając w ten sposób stosowanie przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków na całe polskie obszary morskie, co jest zgodne z dyrektywą 2002/59/WE,
- 2) w art. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim po ust. 1 dodaje się ust. 1a, który wyłącza jednostki pływające Służby Celnej, inne statki pełniące specjalną służbę państwową, statki rybackie, statki o wartości historycznej i statki rekreacyjne lub sportowe o długości mniejszej niż 45 m, z zakresu stosowania przepisów ustawy dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków. Zmiana ta jest zgodna z art. 2 dyrektywy 2002/59/WE oraz ma na celu wdrożenie wymienionego artykułu do prawa polskiego. Zgodnie z art. 2 ww. dyrektywy, z zakresu stosowania

przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków należy wyłączyć także jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, jednak jednostki te zostały wyłączone całkowicie z zakresu stosowania przepisów ustawy o bezpieczeństwie morskim, w związku z czym nie było potrzeby dodatkowego wyłączenia przedmiotowych jednostek z przepisów ustawy dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków. Nieprawidłowe wdrożenie art. 2 powyższej dyrektywy jest jednym z zarzutów Komisji Europejskiej,

- 3) w art. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim dodano dla porządku punkty 3 – 7, które wprowadzają definicje: „inspektora inspekcji państwa portu”, „statku o wartości historycznej”, „systemu Sirenac”, „wskaźnika oceny” oraz „centrum informacyjnego Systemu Sirenac”. Wprowadzenie ww. definicji było konieczne z powodu ujęcia w projekcie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim zapisów implementujących dyrektywę 95/21/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE. W szczególności – w odniesieniu do definicji „inspektora inspekcji państwa portu”, której nadano brzmienie zgodne z dyrektywą 95/21/WE – definicja ta wprowadzona została ze względu na konieczność podniesienia rangi inspektorów przeprowadzających inspekcje państwa portu, dla których pożądane jest odpowiednie upoważnienie do wykonywania zadań organu inspekcyjnego. Definicja „statku o wartości historycznej” posiada brzmienie zgodne z dyrektywą 2002/59/WE (art. 3 pkt q dyrektywy), przy czym należy zauważyć, iż definiując przedmiotowy rodzaj statków dyrektywa posługuje się pojęciem „żywe pomniki”. Natomiast w dodawanej do art. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim definicji „statku o wartości historycznej” projektodawca posługuje się pojęciem „statków zabytkowych”, nie wprowadzając do przedmiotowej definicji sformułowania „żywe pomniki”. Wynika to z zapisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568), zgodnie z którą zabytek to „nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową”. Należy zatem zauważyć, iż samo pojęcie „zabytek” zawiera w sobie tzw. „żywy pomnik” (jako „świadectwo minionej epoki”),

- 4) zmieniono brzmienie art. 11 ustawy o bezpieczeństwie morskim, wprowadzając do dotychczas istniejących ustępów tego artykułu drobne zmiany redakcyjne, a także dodając ust. 4 – 8, które przeniesione zostały z dotychczas istniejącego art. 12 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Wprowadzona zmiana brzmienia art. 11 ma na celu uporządkowanie przepisów dotyczących inspekcji państwa bandery oraz inspekcji państwa portu,
- 5) zmienione zostało brzmienie art. 11a ustawy o bezpieczeństwie morskim, w którym ustępy 1 – 2 to zmienione ust. 1 i 2 art. 11a ustawy o bezpieczeństwie morskim (drobne zmiany mają na celu wyeliminowanie problemów związanych z dostępem do statków zacumowanych przy nabrzeżach. Obecnie często właściciele nabrzeży żądają od inspektorów dodatkowych przepustek), natomiast pozostałe ustępy projektowanego artykułu stanowią wdrożenie następujących artykułów dyrektywy 95/21/WE: art. 5 ust. 1, 2 i 3, a także Załącznik I do dyrektywy. Ponieważ projektowany art. 11a ustawy powtarza zapisy § 11, 12 oraz 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. Nr 102, poz. 1078), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie funkcjonowania inspekcji portu”, konieczna będzie stosowna zmiana ww. rozporządzenia,
- 6) po art. 11a dodano nowe art. 11b – 11i, które mają na celu wdrożenie zapisów dyrektywy 95/21/WE oraz uporządkowanie w polskim prawie przepisów dotyczących inspekcji państwa portu – w zakresie zatrzymywania statków w porcie oraz wydawania decyzji o zakazie ponownego wejścia statków do portu. Art. 11b określa okoliczności przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej. Stanowi to wdrożenie art. 7 ust. 1, 2, 3 i 4 dyrektywy 95/21/WE. Ponieważ projektowany art. 11b ustawy powtarza zapis § 15 i 18 rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji portu, konieczna będzie stosowna zmiana ww. rozporządzenia. Projektowane art. 11c i 11d szczegółowo opisują procedury związane z zatrzymaniem statku w porcie i wdrażają art. 9 ust. 2 i 5, art. 9a ust. 2, art. 10, art. 11 ust. 1, 2 i 3 dyrektywy 95/21/WE. Art. 11d reguluje sprawy związane z kosztami pojawiającymi się w wyniku zatrzymania statku o obcej przynależności w porcie i wdraża art. 16 dyrektywy 95/21/WE. Należy zauważyć, że dotychczas uregulowana została (w załączniku do obowiązującej ustawy o bezpieczeństwie morskim) jedynie

wysokość opłaty za ponowną inspekcję statku obcej bandery (tzw. reinspekcję), brak jest natomiast przepisów określających pobieranie opłat za ponowną inspekcję. Mając na względzie powyższe, zaproponowano zapisy ust. 2 i 3 w art. 11d, które kosztami przeprowadzenia ponownej inspekcji obciążają armatora statku, jak również określają opłatę za ponowną inspekcję (poprzez odesłanie do załącznika do ustawy). Ww. projektowane art. 11c i 11d ustawy powtarzają zapis § 24 rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji portu. Konieczna będzie zatem stosowna zmiana tego rozporządzenia. Projektowany art. 11e wprowadza okoliczności i procedurę wydawania decyzji o zakazie ponownego wejścia do portu dla statków o obcej przynależności. Wdraża on art. 10, art. 11 ust. 4, 5 i 6, a także Załącznik XI punkt B dyrektywy 95/21/WE. Projektowany art. 11f przyznaje dyrektorowi urzędu morskiego możliwość nie wpuszczenia do polskiego portu statku o obcej przynależności, któremu organ innego państwa-strony Memorandum Paryskiego wydał decyzję o zakazie ponownego wejścia do portów. Projektowany art. 11g wprowadza formę doręczania przez organ inspekcyjny decyzji dotyczących zatrzymania statku w porcie oraz wydania zakazu ponownego wejścia do portów. W przypadku wydawania decyzji związanych z zatrzymaniem statku w porcie lub wydaniem zgody na opuszczenie portu, zawsze istnieje możliwość doręczenia przedmiotowych decyzji w formie pisemnej, czy to przy użyciu telefaksu, czy poczty elektronicznej. W przypadku wydawania decyzji o zakazie ponownego wejścia statku do portu, inspektorzy PSC nie zawsze mają faktyczną możliwość doręczenia stosownej decyzji kapitanowi statku w formie pisemnej. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w których statek o obcej przynależności wypłynął z portu bez spełnienia warunków wyznaczonych przez organ inspekcyjny („uciekł” z portu) lub nie stawił się w uzgodnionej stoczni remontowej w celu dokonania naprawy i usunięcia uchybień stwierdzonych przez organ inspekcyjny podczas inspekcji. Wspomniany problem może pojawić się również w sytuacji wydawania decyzji o zakazie ponownego wejścia do portu z powodu kolejnego już, w określonym czasie, zatrzymania tego samego statku. Przedmiotowa decyzja nabiera bowiem mocy dopiero po opuszczeniu przez statek portu, w którym został zatrzymany, w związku z czym w chwili wydania stosownej decyzji statku może już nie być w danym porcie. Praktyka pokazuje, że w ww. sytuacjach organy inspekcyjne, nie mając możliwości doręczenia decyzji o zakazie ponownego wejścia do portu w formie pisemnej, ogłaszają taką decyzję ustnie. Z powyższych względów,

umieszczono w projekcie ustawy zapis dopuszczający możliwość ustnego ogłoszenia decyzji o zakazie ponownego wejścia do portu – w przypadkach gdy – z uwagi na nieobecność statku w porcie – organ inspekcyjny nie ma możliwości doręczenia kapitanowi statku decyzji w formie pisemnej. Art. 11h projektu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim określa obowiązki dotyczące zamieszczania w systemie Sirenac oraz na stronie internetowej urzędu morskiego informacji dotyczących statków o obcej przynależności poddanych inspekcjom, natomiast projektowany art. 11i zawiera delegację do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu,

- 7) w celu uporządkowania przepisów dotyczących inspekcji państwa bandery i inspekcji państwa portu, proponuje się skreślenie art. 12 obowiązującej ustawy o bezpieczeństwie morskim. W chwili obecnej przedmiotowy artykuł zawiera postanowienia odnoszące się częściowo do inspekcji państwa bandery, a częściowo do inspekcji państwa portu, co powoduje trudności interpretacyjne. W związku z powyższym, te ustępy art. 12, które dotyczą inspekcji państwa bandery przeniesione zostały do art. 11, natomiast ustęp dotyczący inspekcji państwa portu (zatrzymanie statku o obcej przynależności) zawarto w projektowanym art. 11c,
- 8) proponowana zmiana w art. 16b ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim ma na celu usunięcie szczegółowego określenia standardów, jakie powinny spełniać rejestratory danych z podróży. Zmiana ta jest spowodowana faktem, iż standardy techniczne ulegają częstym zmianom, w związku z czym nie jest celowe podawanie konkretnych dokumentów określających wymagania techniczne dla urządzeń niezbędnych na statku,
- 9) proponowany art. 16c ustawy o bezpieczeństwie morskim wprowadza wymóg wyposażenia statków w system Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT). Wymóg ten został określony w Rezolucji MSC.202(81) wprowadzającej poprawki do Konwencji SOLAS, które weszły w życie w dniu 1 stycznia 2008 r. Szczegółowy harmonogram wyposażania statków w system LRIT określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej,

- 10) zaproponowana w art. 27a ustawy o bezpieczeństwie morskim zmiana ma za zadanie wdrożyć artykuł 17 dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Dyrektywa mówi o nałożeniu na kapitana statku obowiązku niezwłocznego zgłoszenia ww. przypadków do stacji brzegowej odpowiedzialnej za dany akwen.

Stacja brzegowa w rozumieniu artykułu 3 (n) dyrektywy (definicje) to wyznaczona na mocy tej dyrektywy przez państwo członkowskie:

- służba kontroli ruchu statków (służba VTS) lub
- służba odpowiedzialna za obowiązkowy system zgłaszania statków przyjęty przez IMO (najczęściej jest to także służba VTS), lub
- organizacja odpowiedzialna za koordynację akcji poszukiwania i ratownictwa lub zwalczania zanieczyszczeń.

W obecnej formie art. 27a ustawy o bezpieczeństwie morskim nie precyzuje do jakiego organu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo morskie ma trafić istotna informacja o przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa statku lub żeglugi. Dopiero w końcowych ustępach mówi się o pewnych działaniach dyrektora urzędu morskiego w stosunku do przedmiotowego statku, nie precyzując wcześniej, że to do niego jako organu odpowiedzialnego w pierwszej kolejności powinny wpłynąć ww. informacje.

Ponieważ do realizacji zadań dyrektora urzędu morskiego w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji wyznacza on służbę VTS (art. 39 ust. 5 pkt 1a ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej RP), powinna ona być punktem kontaktowym (czy też stacją brzegową w rozumieniu dyrektywy 2002/59/WE) do wymiany informacji: kapitan statku – organ administracji morskiej (dyrektor urzędu morskiego). Z tych względów również jest oczywiste, że to nie brzegowa stacja radiowa, a służba VTS powinna się w imieniu dyrektora kontaktować z armatorem statku (dotychczasowy ust. 4).

Proponowane poprawki są zgodne z założeniami działań, wynikających z rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej 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). Ponieważ sytuacje wymienione w art. 27a ustawy o bezpieczeństwie morskim mogą w każdej chwili doprowadzić do sytuacji, w której statek zagrożony będzie żądał otrzymania

schronienia, należy zapewnić spójność obydwu działań i unormowań legislacyjnych.

Proponowane poprawki są zgodne z Rezolucją IMO A.950(23) z dnia 5 grudnia 2003 r. w sprawie Służb Asysty Morskiej (Maritime Assistance Service), która rekomenduje państwom wyznaczenie pełnienia zadań Służb Asysty Morskiej dla istniejących służb, w celu przekazywania informacji w zakresie wypadków morskich i udzielania miejsca schronienia oraz innych sytuacji, innych niż ratownictwo życia na morzu. Zadania te sprowadzają się do przekazywania informacji w relacji statek znajdujący się w niebezpieczeństwie – właściwy organ bezpieczeństwa morskiego państwa nadbrzeżnego,

11) projektowany art. 27b ma na celu wdrożenie art. 16.1, 16.2, 16.3 dyrektywy 2002/59/WE, określając wymagania monitorowania statków określonych w dyrektywie i środki techniczne przekazywania informacji o statkach właściwym w sprawach bezpieczeństwa morskiego organom państw członkowskich Unii Europejskiej, ulokowanym wzdłuż planowanej trasy takich statków, jak również właściwym zainteresowanym organom i służbom krajowym (np. SAR, Straż Graniczna, MW, centra koordynacyjne wojewodów, itp.). Ponadto projektowany art. 27c ma na celu ustanowienie narodowego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji (National SafeSeaNet), a zawarta w nim delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej pozwoli zawrzeć w rozporządzeniu następujące zagadnienia, w celu wypełnienia wymagań właściwych artykułów dyrektywy 2002/59/WE:

- organizację i sposób funkcjonowania narodowego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji (tzw. National SafeSeaNet),
- obowiązki dotyczące monitorowania statków przez służby VTS (art. 5, 7, 8, 9 dyrektywy 2002/59/WE),
- sposób przekazywania informacji o statkach pomiędzy zainteresowanymi podmiotami krajowymi i organami państw członkowskich Unii Europejskiej (art. 16.2, art. 21.2, art. 25.3 dyrektywy 2002/59/WE),
- rozpowszechnianie informacji o statkach, kolizjach, wypadkach (art. 21.1 dyrektywy 2002/59/WE),
- opis i wymagania wobec systemów teleinformatycznych utworzonych w celu monitorowania i przekazywania informacji o ruchu statków, działających w ramach

systemu National SafeSeaNet (uwzględnienie wymagań dyrektywy 2002/59/WE (art. 14, art. 23, art. 25.1, Zał. III dyrektywy 2002/59/WE)).

Należy zauważyć, iż wprowadzany w projektowanym art. 27c narodowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji (National SafeSeaNet) to wymóg Unii Europejskiej i dyrektywy 2002/59/WE, zgodnie z którą wymiana informacji dotyczących statków i rodzaju przewożonego ładunku powinna odbywać się elektronicznie, przy zastosowaniu przygotowanego przez Komisję Europejską we współpracy z państwami członkowskimi systemu SafeSeaNet. W tym celu każde państwo członkowskie powinno tworzyć własne systemy dające możliwość elektronicznego połączenia z europejską siecią SafeSeaNet. W Polsce takim systemem jest właśnie narodowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji (National SafeSeaNet), który w praktyce częściowo już funkcjonuje. System ten, zgodnie z założeniami opracowywanymi na bieżąco przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), jest stale rozbudowywany i uzupełniany o nowe moduły i aplikacje w ramach projektu Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM), który realizowany jest etapami i finansowany ze środków unijnych. Etap KSBM-I znajduje się na liście podstawowej projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, przy czym orientacyjny koszt całkowity KSBM-I określono na 24,60 mln euro, zaś maksymalne dofinansowanie z UE wynosi 20,91 mln euro. Przewidywany okres realizacji etapu pierwszego projektu KSBM oszacowano na lata 2008 – 2010,

- 12) w art. 28a ustawy o bezpieczeństwie morskim dodaje się ust. 3, nakładający na jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązek zgłoszenia kapitanowi portu faktu wyjścia z oraz wejścia do portu. Obowiązek taki ma na celu zapewnienie sprawności i bezpieczeństwa ruchu w porcie,
- 13) w art. 36 proponuje się dodanie ust. 9, który wdraża postanowienia art. 13 ust. 1 dyrektywy 95/21/WE ustanawiającego w stosunku do pilotów statków obowiązek informowania organów inspekcji państwa bandery lub inspekcji państwa portu, za każdym razem, kiedy podczas wykonywania rutynowych obowiązków dowiedzą

się, że statek posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego. Obecnie brak jest przepisu regulującego taki obowiązek, co stanowi jeden z zarzutów Komisji Europejskiej odnośnie do nieprawidłowego wdrożenia dyrektywy 95/21/WE,

- 14) w art. 37 proponuje się dodanie ust. 5, który wdraża art. 13 ust. 2 dyrektywy 95/21/WE, zgodnie z którym podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi mają obowiązek informowania organów inspekcji państwa bandery lub inspekcji państwa portu, za każdym razem, kiedy podczas wykonywania rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego. Obecnie brak jest przepisu regulującego taki obowiązek, co stanowi jeden z zarzutów Komisji Europejskiej odnośnie do nieprawidłowego wdrożenia dyrektywy 95/21/WE,
- 15) proponuje się dodanie do ustawy o bezpieczeństwie morskim nowego art. 39a, który ma za zadanie wdrożyć art. 24 dyrektywy 2002/59/WE, zgodnie z którym państwa członkowskie podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych na mocy dyrektywy 2002/59/WE,
- 16) zmiana zaproponowana w art. 52 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim ma na celu objęcie karą pieniężną niedopełnienia obowiązków wynikających nie tylko z art. 27a ustawy o bezpieczeństwie morskim, ale także ze zmienianego art. 28a oraz projektowanych art. 11b ust. 4, art. 36 ust. 3a i art. 37 ust. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim. Obecnie brak jest sankcji za nieprzekazanie informacji zgodnie z art. 28a ustawy, który wdraża art. 4 dyrektywy 2002/59/WE oraz zgodnie z projektowanym art. 11b ust. 4, który wdraża art. 7 ust. 3a dyrektywy 95/21/WE. Brak jest również sankcji za nieprzekazanie informacji zgodnie z projektowanym art. 36 ust. 3a (wdraża art. 13 ust. 1 dyrektywy 95/21/WE) oraz zgodnie z projektowanym art. 37 ust. 5 (wdraża art. 13 ust. 2 dyrektywy 95/21/WE). Zgodnie z wymienionymi dyrektywami państwa członkowskie ustanawiają sankcje za łamanie przepisów krajowych, przyjętych na mocy dyrektyw.

Ponadto w art. 52 pkt 5 zaproponowano usunięcie wyrazów „na żądanie właściwych organów”, ponieważ przekazywanie informacji zgodnie z ww. projektowanymi artykułami jest obowiązkowe i powinno nastąpić niezwłocznie w określonych przypadkach lub terminach, a nie dopiero na żądanie właściwych organów,

- 17) w celu ujednoczenia słownictwa występującego w projekcie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim i w dotychczasowej ustawie o bezpieczeństwie morskim, zaproponowano zmianę brzmienia punktu 17.1 w dziale I załącznika do ustawy (Opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wystawienie dokumentów bezpieczeństwa żeglugi).

Z uwagi na fakt, iż nowelizacje polegające na dostosowaniu prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej mają szeroki zakres, początkowo Ministerstwo Infrastruktury planowało opracować nowy tekst ustawy o bezpieczeństwie morskim (wprowadzając – oprócz zmian w zakresie prawa Unii Europejskiej – także szereg dodatkowych zmian mających na celu uporządkowanie zagadnień związanych z bezpieczeństwem morskim, m.in. definicje jachtu rekreacyjnego i komercyjnego, zapis wyłączający jachty rekreacyjne o długości poniżej 15 m spod działania inspekcji morskiej, zmiany dotyczące instytucji klasyfikacyjnych, bezpieczeństwa żeglugi i kwalifikacji morskich, zmiany do załącznika do ustawy o bezpieczeństwie morskim).

W związku z powyższym podczas uzgodnień wewnątrzresortowych i konsultacji społecznych zgłoszona została duża ilość uwag – głównie do zapisów dotyczących jachtów rekreacyjnych i komercyjnych, rozdziału dotyczącego kwalifikacji morskich, jak również opłat wymienionych w załączniku do ustawy. Do zaproponowanych zapisów z zakresu prawa unijnego (dyrektywa 2002/59/WE oraz dyrektywa 95/21/WE), nadesłane uwagi były nieliczne, miały charakter typowo redakcyjny i w przeważającej mierze zostały uwzględnione.

Należy również wspomnieć, iż w dniu 18 kwietnia 2008 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyło się posiedzenie Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, podczas którego członkowie Komisji wspólnie z przedstawicielami Departamentu Bezpieczeństwa Morskiego Ministerstwa Infrastruktury zdecydowali o rezygnacji z opracowania nowego tekstu ustawy o bezpieczeństwie morskim (duża nowelizacja), na rzecz przygotowania ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (mała nowelizacja), przy czym ustawa zmieniająca powinna ograniczyć się jedynie do zmian dostosowujących prawo polskie do prawa unijnego

w zakresie dyrektyw 2002/59/WE oraz 95/21/WE. Na podjęcie przedmiotowej decyzji wpłynęły zbliżające się terminy określone w regulaminie prac Rady Ministrów, jak również informacja z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o spodziewanym wniesieniu przez Komisję Europejską skargi do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie nieprawidłowego wdrożenia dyrektywy 2002/59/WE.

W związku z powyższym, do uzgodnień międzyresortowych przedstawiony został projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, nie zaś projekt nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

W dniu 13 czerwca 2008 r. przedmiotowy projekt został rozpatrzony przez Komitet Europejski Rady Ministrów.

W dniu 3 lipca 2008 r. przedmiotowy projekt ustawy został rozpatrzony przez stały komitet Rady Ministrów.

Ministerstwo Infrastruktury zostało zobowiązane do skierowania dokumentu do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą i ponownego przekazania pod obrady stałego komitetu Rady Ministrów w celu potwierdzenia dokonanych rozstrzygnięć uwag Ministra Finansów, Prezesa Rządowego Centrum Legislacji oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

W dniach 9 i 10 lipca, 29 września oraz 24 października 2008 r. odbyły się posiedzenia Komisji Prawniczej, podczas których projekt ustawy został uzgodniony i przepracowany stosownie do jej ustaleń.

W dniu 4 grudnia 2008 r. przedmiotowy projekt ustawy został rozpatrzony ponownie przez stały komitet Rady Ministrów i skierowany pod obrady Rady Ministrów.

Z uwagi na fakt, iż w dniu 30 września 2008 r. Komisja Europejska wniosła do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości skargę przeciwko Polsce w sprawie niewłaściwej transpozycji przepisów art. 2 i 13 dyrektywy 2002/59/WE, z których pierwszy wdrażany jest przedmiotowym projektem ustawy, w opinii Ministerstwa Infrastruktury projekt ustawy powinien mieć charakter priorytetowy dla Rady Ministrów.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Podczas prac nad projektem ustawy do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem przygotowane przez Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych (SAJ). Nadesłane przez SAJ stanowisko dotyczyło jednak pierwotnego projektu nowego tekstu ustawy o bezpieczeństwie morskim (duża nowelizacja) i obejmowało swoim zakresem głównie propozycje zmian zapisów dotyczących żeglarstwa. Ponadto Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych nie zostało umieszczone w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową, prowadzonym przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414). Z powyższych względów zgłoszenie nadesłane przez Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych nie zostało uwzględnione przez Ministerstwo Infrastruktury na etapie dalszych prac nad przedmiotowym projektem ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel regulacji oraz podmioty, na które oddziałuje

Celem proponowanych zmian do ustawy jest dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków oraz w zakresie funkcjonowania inspekcji państwa portu, jak również uporządkowanie zagadnień związanych z bezpieczeństwem morskim.

Ustawa będzie miała bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jej wdrożenia dotyczyć będą działalności:

- organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie organów inspekcyjnych oraz Służby VTS),
- armatorów, marynarzy i oficerów.

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

Proponowane zmiany nie spowodują dodatkowych wydatków z budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki. Projektowany art. 16c zmienianej ustawy nakłada na armatorów obowiązek wyposażenia statków uprawiających żeglugę międzynarodową w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT). Należy jednak zauważyć, iż zgodnie z Rezolucją Rady UE z dnia 11 października 2007 r. w sprawie ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, w celu redukcji kosztów związanych z instalacją na statkach dodatkowego wyposażenia, statki, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obszarze pokrytym rzeczywistym zasięgiem stacji monitorujących AIS (zazwyczaj jest to około 30 mil morskich od brzegu), nie będą musiały instalować na swoim pokładzie dodatkowego sprzętu w postaci nadajnika systemu LRIT. Wynika to z faktu, iż dane pochodzące z obydwu ww. systemów są kompatybilne i nie ma potrzeby dwukrotnego przekazywania tych samych informacji. Natomiast w odniesieniu do statków

uprawiających żeglugę na większych obszarach, które nie są pokryte przez zasięg systemu AIS, w chwili obecnej trudno jest oszacować koszt wyposażania statków w system LRIT. Spowodowane jest to przede wszystkim przedłużającymi się pracami na forum Unii Europejskiej dotyczącymi budowy Europejskiego Centrum Danych LRIT, do którego statki podnoszące bandery państw członkowskich UE będą przekazywały informacje z systemu LRIT. Ustalono natomiast, iż koszty związane z przekazywaniem odpowiednich danych przez statki (podstawowe cztery raporty dziennie) pokrywane będą z budżetu wspólnotowego.

5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Proponowane zmiany nie wpłyną na sytuację i rozwój regionalny.

6. Konsultacje wewnątrzresortowe i społeczne

Projektowane zmiany do ustawy zostały przedstawione do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- Urzędem Morskim w Gdyni,
- Urzędem Morskim w Szczecinie,
- Urzędem Morskim w Słupsku,
- Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
- Polskim Rejestrem Statków S.A.,
- Akademią Morską w Szczecinie,
- Akademią Morską w Gdyni,
- Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni.

W ramach konsultacji społecznych projektowana ustawa została przesłana do następujących podmiotów:

- Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy,
- Polskiego Związku Żeglarskiego,
- Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych,
- Stowarzyszenia Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
- Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich,
- Związku Armatorów Polskich,
- Polskiej Żeglugi Bałtyckiej,

- Polskiej Żeglugi Morskiej,
- Polskich Linii Oceanicznych,
- Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- Krajowej Izby Gospodarczej.

Mając na względzie decyzję o przygotowaniu małej nowelizacji ustawy o bezpieczeństwie morskim (zamiast dużej), w chwili obecnej rozpatrzone zostały jedynie uwagi dotyczące zapisów polegających na dostosowaniu prawa polskiego do unijnego w zakresie dyrektyw 2002/59/WE oraz 95/21/WE.

Natomiast w odniesieniu do pozostałych uwag, dotyczących szeregu zmian do ustawy projektowanych początkowo przez Ministerstwo Infrastruktury, należy zaznaczyć, iż po przeprowadzeniu prac mających na celu zmianę ustawy o bezpieczeństwie morskim pod kątem prawa unijnego, wznowione zostaną prace polegające na kompleksowym opracowaniu nowego tekstu przedmiotowej ustawy (duża nowelizacja). Podczas tych prac ww. uwagi zostaną rozpatrzone.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy oraz wszystkie dokumenty dotyczące prac nad projektem ustawy zostały udostępnione na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Podczas prac nad projektem ustawy do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło zgłoszenie Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych (SAJ) dotyczące zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa. Zgłoszone przez SAJ uwagi zostały rozpatrzone tylko w zakresie wprowadzanych obecnie zmian wynikających z dyrektywy 2002/59/WE oraz dyrektywy 95/21/WE, natomiast pozostałe uwagi zostaną rozpatrzone podczas prac nad dużą nowelizacją ustawy o bezpieczeństwie morskim.

7. Wstępna ocena zgodności regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/3083/08/DP/kz

Warszawa, dnia 15 grudnia 2008 r.

**Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (pismo nr RM-10-233-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

GABINET
SEKRETARZA RADY MINISTRÓW
2008-12-15
... ..

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM – ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH		
<i>Ustawa o bezpieczeństwie morskim</i>		
(tytuł projektu – zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacja zamieszczoną w programie prac legislacyjnych)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa / imię i nazwisko	STOWARZYSZENIE ARMATORÓW JACHTOWYCH	
2. Siedziba / miejsce zamieszkania	GDAŃSK UL. PRZELOM 10	
3. Adres do korespondencji / adres e-mail	ul. PRZELOM 10 80-643 GDAŃSK info@saj.org.pl	
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1		
2		
3		
4		
5		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
Wprowadzenie zmian przedstawionych w dokumencie: „Stanowisko Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych w sprawie projektu nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim”		
D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Stanowisko Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych w sprawie projektu nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.	
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych / zmiany danych zgłoszenia dokonanego dnia (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko	Data	Podpis

**STANOWISKO
STOWARZYSZENIA ARMATORÓW JACHTOWYCH
W SPRAWIE PROJEKTU
NOWEJ
USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM**

Gdańsk dn. 11 marca 2008 r.

Rada Armatorska Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych w Gdańsku

- uwzględniając przedmiot i cel statutowy swojego działania,
- uznając jako najwyższe dobro prawa i wolności człowieka i obywatela,
- uwzględniając konieczność zgodności projektu ustawy z Konstytucją oraz umowami międzynarodowymi wiążącymi Rzeczpospolitą Polską,
- uwzględniając wymogi i praktyki stosowane przez członków Wspólnoty Europejskiej,
- mając na uwadze wymogi techniki prawodawczej,
- uwzględniając konieczność likwidacji barier administracyjnych i zgadzając się z koniecznością rozwoju bałtyckiej turystyki morskiej

uznaje generalnie za słuszny kierunek przyjęty przez twórców projektu ustawy jednak wnosząc o dokonanie zmian i wprowadzenie poniżej wymienionych poprawek do projektu ustawy.

Tab. 1 Niezbędne zmiany w projekcie ustawy o bezpieczeństwie morskim

Jest obecnie	Proponowana treść zmiany
<p>Art. 4. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie.</p> <p>2. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.</p> <p>3. Przepisów ustawy nie stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statków rybackich, statków żabytkowych i jachtów rekreacyjnych o długości mniejszej niż 45 metrów, 2) paliwa żeglugowego w ilości poniżej 5000 ton, zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków. <p>w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków, o ile przepisy szczególne nie stanowią inaczej.</p>	<p>Art. 4. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do statków Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie.</p> <p>2. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy statki Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.</p> <p>3. Przepisów ustawy nie stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) statków rybackich, statków żabytkowych i jachtów o długości mniejszej niż 45 metrów, 4) paliwa żeglugowego w ilości poniżej 5000 ton, zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków. <p>w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków, o ile przepisy szczególne nie stanowią inaczej.</p> <p>4. Przepisów ustawy za wyjątkiem stosowanych odpowiednio przepisów: o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, ratowaniu życia na morzu i karach pieniężnych nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych o długości kadłuba nie przekraczającej 15m, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną. Niniejszy przepis nie narusza przepisów zawartych w umowach międzynarodowych, o których mowa w art.6.</p>

UZASADNIENIE:

a/ Proponujemy zastąpić sformułowanie jednostki pływającej słowem statek. Brak definicji jednostki pływającej jako różnej od statku. Jednak ze względu na występujące w dalszej części przepisów ustawy zapisy wskazujące poprzez zastosowanie określenia „statek oraz jednostka pływająca” mogą wskazywać brak tożsamości pojęć. Dlatego dla czytelności normy prawnej wskazane umieszczenie definicji lub wycofanie z użycia określenia jednostka pływająca i zastąpienie go słowem statek. Niezbędne jest wykreślenie w art. 4 ust. 3 pkt 1 przymiotnika rekreacyjnych.

b/ Uznajemy za niezbędne dodanie punktu 4 dla czytelności i jasnego odbioru normy prawnej. Uwzględniając specyfikę żeglugi jachtowej przepisy ustawy w wybranych przypadkach byłyby niewłaściwe. Ustawa jest przygotowana pod kątem żeglugi profesjonalnej. Grupa przepisów uniwersalnych pozostaje do odpowiedniego tzn. nakazująca uwzględnienie specyfiki żeglugi jachtowej stosowania. Granica dł. 15 m ustalona zgodnie z obowiązującymi obecnie zarządzeniami porządkowymi oraz kierunkiem prezentowanym w projekcie, jednak nie sprzedajemy się objęciu zwolnieniem wszystkich jachtów rekreacyjnych zgodnie z postulatem zgłoszonym na spotkaniu z ministrem 15.10.2007 w Szczecinie.

Zapis Art. 4 ust. 4 uwzględnia nałożony art. 9 Konstytucji obowiązek przestrzegania wiążącego prawa międzynarodowego.

Art. 5.

4. jachcie komercyjnym (komercyjnej jednostce sportowo-rekreacyjnej) – należy przez to rozumieć statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 24 metry:

a) który jest używany lub przeznaczony do prowadzenia działalności gospodarczej lub innej działalności, której celem jest uzyskanie przychodu, polegającej w szczególności na:

- odpłatnym czarterowaniu jednostki z załogą lub bez załogi;
- odpłatnym wynajęciu lub udostępnieniu jednostki lub miejsc na jednostce
- przeprowadzeniu szkolenia, rejsu szkoleniowego

b) którego właściciel za udostępnienie lub wynajęcie jednostki lub miejsc na jednostce pobiera jakąkolwiek opłatę lub uzyskuje jakiegokolwiek inne korzyści

Art. 5.

4) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć każdy statek dowolnego typu przeznaczony wyłącznie do uprawiania sportu, turystyki lub rekreacji o długości kadłuba nie mniejszej niż 2,5 m i nie przekraczającej 24 m mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, nie będący statkiem pasażerskim, niezależnie od sposobu napędu, który jest wykorzystywany do działalności gospodarczej, polegającej w szczególności na:

- odpłatnemu czarterowaniu statku z załogą,
- odpłatnym wynajęciu lub udostępnieniu miejsc na statku osobom fizycznym,
- świadczeniu usług turystycznych dla osób fizycznych,
- prowadzeniu szkoleń, rejsów szkoleniowych.

UZASADNIENIE:

Uznajemy za niezbędne dokonanie zmiany definicji jachtu komercyjnego. Definicja musi być precyzyjna i uwzględniająca specyfikę jachtową. Dodanie określenia w nawiasach wprowadza wątpliwość w zrozumieniu normy i jest niezgodne z wymogiem nakazującym formułowanie definicji tak aby wskazywała w sposób nie budzący wątpliwości, iż odnosi się do wskazanych określeń. Proponujemy przez nas zapis uwzględnia wymóg posługiwanie się określeniami wykorzystywanymi w systemie prawa oraz spójność tego systemu.

a/ Obecna w projekcie definicja pomijała statki przeznaczone do uprawiania turystyki uwzględniając tylko statki przeznaczone do uprawiania sportu i rekreacji.

b/ Należy usunąć zapis art. 5.4 pkt. b, ponieważ wg jego definicji praktycznie każdy jacht byłby komercyjny, jeśli nie byłby prowadzony przez właściciela w rejsie jednoosobowym. Zapis niezgodny i zbędny. Powyższy zapis rozszerza ograniczenie wolności w stosunku do obecnego stanu prawnego. Ze względu na to, że nie ma obiektywnego uzasadnienia wprowadzenia takich ograniczeń wolności przepis narusza art. 2 w zw. z art. 31.3 Konstytucji.

c/ Należy ograniczyć pojęcie jachtów komercyjnych będące skutkiem zakwalifikowania statku do grupy jachtów komercyjnych tylko do wykorzystywanych w działalności gospodarczej. Ograniczenie wolności i praw obywatelskich znajdować może jedynie uzasadnienie w ochronie warunków pracy i bezpieczeństwa zatrudnionej załogi lub w ochronie praw konsumenta wynikającej z obowiązku nałożonego na władze publiczne w art. 76 Konstytucji. Jednak dla zaistnienia stosunku konsumentckiego niezbędny jest fakt dokonania przez osobę fizyczną czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą a przedsiębiorczą. Jest to uzasadnione, ponieważ dotyczy stosunków pomiędzy profesjonalistą w danej dziedzinie, dokonującym stale danego rodzaju czynności, a więc stroną silniejszą, z jednej strony i z drugiej strony osobą fizyczną dysponującą niższym poziomem wiedzy na temat danej czynności. Nie ma uzasadnienia istnienie ingerencji w stosunki pomiędzy podmiotami równoważnymi i jest zbędna ochrona w przypadku stosunków pomiędzy konsumentami jako stronami równoważnymi. Takie stosunki prawne swobodnie kształtowane umową stron muszą obowiązywać pomiędzy np. prowadzącym działalność gospodarczą, właścicielem jachtu a prowadzącym działalność gospodarczą armatrem lub właścicielem a wynajmującym jeśli nie prowadzą działalności gospodarczej. Ochronie musi podlegać bezpieczeństwo konsumentów korzystających z usług świadczonych z wykorzystaniem jachtów komercyjnych. Należy tu stosować ochronę podmiotową a nie przedmiotową. Inne zapisy byłby nie zgodne z art. 31.3 w zw. z 47 i 63.3 Konstytucji.

d/ należy usunąć zapis obejmujący wynajęcie. Może być mowa tylko o udostępnieniu miejsc, ponieważ w przypadku wynajmu statku bez załogi każda osoba prowadząca ten jacht musiałby posiadać stosownie do art. 33 projektowanej

<p>ustawy specjalne uprawnienia mimo iż rejs nie miałby charakteru komercyjnego. Stanowiłoby to barierę hamującą rozwój turystyki morskiej uprawianej rodzinnie lub z grupą znajomych. Taki zaś wymóg ograniczający prawa i wolność obywatelskie nie posiadający żadnego obiektywnego uzasadnienia byłby naruszeniem art. 2 w zw. z art. 31.3 Konstytucji. Jeżeli istnieje konieczność ochrony konsumenta wymogi winny być regulowane w ustawie o świadczeniu usług turystycznych lub ustawie o ochronie przed nieuczciwymi praktykami. Nadto argumentacja jak w punkcie c/</p> <p>e/ należy usunąć zapis czarteru bez załogi, ponieważ takiej formy nie przewiduje kodeks morski a więc zgodnie z wymogiem poprawnej legislacji należy posługiwać się określeniami używanymi w innych aktach prawnych. Stosunek prawny określany jako czarter bez załogi odpowiada umowie najmu określonej w KC. Jeśli wymagane jest wyróżnienie czarteru bez załogi niezbędna byłaby definicja na potrzeby niniejszej ustawy jednak w naszej opinii jest to zbędne.</p>	
<p>Art. 5) Jacht rekreacyjny (jednostka sportowo-rekreacyjnej) – należy przez to rozumieć statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości nie większej niż 24 metry, inny niż jacht komercyjny (komercyjna jednostka sportowo-rekreacyjna).</p>	<p>5. Art. 5 5) Jacht rekreacyjny – należy rozumieć przez to każdy statek dowolnego typu przeznaczony wyłącznie do uprawiania sportu, turystyki lub rekreacji o długości kadłuba nie mniejszej niż 2,5 m i nie przekraczającej 24m, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, niebędący statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, niezależnie od sposobu napędu, przy czym fakt, że istnieje możliwość użycia statku do czarteru lub do szkolenia nie wyłącza jego z niniejszej definicji.</p>
<p>UZASADNIENIE</p> <p>Uzasadnienie jak dla jachtów komercyjnych ma zastosowanie. Niezbędne jest doprecyzowanie definicji w taki sposób aby jachty nie wykorzystywane do działalności gospodarczej nie zostały uznane za komercyjne.</p>	
<p>Art. 6. 3 W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe, ustanawiane przez organizacje międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest członkiem.</p>	<p>Usunąć z projektu art. 6 ust. 3</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Należy usunąć zapis, którego konstrukcja uniemożliwia wydanie aktu zgodnego z Konstytucją. Brak szczegółów oraz wytycznych w delegacji ustawowej narusza art. 92 Konstytucji. Zgodnie z wymogiem prawidłowej legislacji spraw nie rozstrzygniętych w ustawie nie można odsyłać do rozporządzenia. Co więcej mowa jest o wymogach międzynarodowych ustalonych przez organizacje międzynarodowe a nie o ratyfikowanych umowach międzynarodowych. Ze względu na to niniejszy zapis zezwalałby rozporządzeniem wprowadzać ograniczenia praw i wolności co dozwolone jest tylko ustawą a więc narusza istotę przepisu art. 2 Konstytucji w związku z art. 31.3 ustawy zasadniczej.</p>	
<p>Art. 7. 2 pkt 2) zwiększyć wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 6, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami;</p>	<p>Usunąć z projektu art. 7 ust. 2 pkt 2</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>jak dot. art. 6 ust. 3</p>	
<p>Art. 7. 2 pkt 4) poddać działaniu umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki nie podlegające tym umowom, w zakresie określonym w rozporządzeniu;</p>	<p>Usunąć z projektu art. 7 ust. 2 pkt 4</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>jak dot. art. 6 ust. 3</p>	

BRAK	Art. 9 ust. 4. Zabronione jest udostępnianie, przetwarzanie, przekazywanie i wykorzystywanie danych AIS przekazywanych przez statki w każdym innym celu niż bezpieczeństwo żeglugi i środowiska naturalnego.
UZASADNIENIE: Zapis spełniający wymagania Parlamentu Europejskiego nakazującego takiej regulacji w prawie krajowym aby nie dopuścić do niewłaściwego wykorzystania danych AIS i LRIT. Materiały Parlamentu Europejskiego m.in. dotyczące prac nad wprowadzeniem obowiązku posiadania urządzeń AIS dla statków rybackich o dł. pow. 15 m	
BRAK	Art. 11 ust. 4. Zabronione jest udostępnianie, przetwarzanie, przekazywanie i wykorzystywanie danych LRIT przekazywanych przez statki w każdym innym celu niż bezpieczeństwo żeglugi i środowiska naturalnego.
UZASADNIENIE: Zapis spełniający wymagania Parlamentu Europejskiego nakazującego takiej regulacji w prawie krajowym aby nie dopuścić do niewłaściwego wykorzystania danych AIS i LRIT. Materiały Parlamentu Europejskiego m.in. dotyczące prac nad wprowadzeniem obowiązku posiadania urządzeń AIS dla statków rybackich o dł. pow. 15 m	
Art. 12.1 W celu zapewnienia spełnienia przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm. ²¹). Przepis nie ma zastosowania do jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m.	Art. 12.1 W celu zapewnienia spełnienia przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm. ²¹).
UZASADNIENIE: Wnioskujemy o usunięcie zdania drugiego jako zbędnego co jest konsekwencją dodania Art. 4 ust. 4	
Art. 33. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń: 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do prowadzenia jachtów komercyjnych, 2) programy szkoleń, tryb uznawania i nadzorowania szkoleń, 3) tryb przeprowadzania oraz nadzorowania egzaminów oraz powoływania członków komisji egzaminacyjnej do spraw kwalifikacji do prowadzenia jachtów komercyjnych, 4) wzory dokumentów potwierdzające kwalifikacje do uprawiania żeglugi jachtami komercyjnymi biorąc pod uwagę posiadane kwalifikacje wynikające z konwencji STCW lub kwalifikacje do prowadzenia jachtów rekreacyjnych (jednostek sportowo-rekreacyjnych).	Art. 33 Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń: 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do prowadzenia jachtów komercyjnych, 2) tryb przeprowadzania i nadzorowania egzaminów oraz tryb powoływania i zasady funkcjonowania komisji egzaminacyjnej do spraw kwalifikacji do prowadzenia jachtów komercyjnych wskazując tryb powoływania członków i przewodniczących tych komisji, 3) wzory dokumentów potwierdzające kwalifikacje do uprawiania żeglugi jachtami komercyjnymi biorąc pod uwagę posiadane kwalifikacje wynikające z konwencji STCW lub kwalifikacje do prowadzenia jachtów rekreacyjnych.
UZASADNIENIE: a) Wnioskujemy o wykreślenie pkt 2 w obecnym brzmieniu ze względu na brak uzasadnionej potrzeby istnienia takiego punktu. Żaden przepis ustawowy nie narzuca obowiązku odbycia szkolenia przed złożeniem egzaminu co uważamy za słuszne. Dlatego też istotnym jest tylko określenie czytelnego trybu egzaminacyjnego oraz szczegółowo wymagań kwalifikacyjnych. Wymaganie obowiązków szkolenia i zatwierdzenia programów byłoby nadmierną, nieuzasadnioną i zbędną ingerencją państwa w wolność i prawa obywatelskie jeśli posiadanie szczegółowo określonych wymogów kwalifikacyjnych niezbędnych dla uzyskania dokumentu potwierdzającego sprawdzane będzie egzaminem. Należy podkreślić, że nie ma potrzeby nadzorowania szkół gdyż będą one świadczyły usługi z założenia dla profesjonalistów a nie konsumentów. Nałożenie zaś obowiązku (szkolenia doprowadzi do ograniczenia konkurencji a przez to do zawyżania cen szkoleń oraz wykluczy konkurencję jakościową szkół w tworzeniu programów szkoleniowych naruszając ustawową zasadę swobody działalności gospodarczej.	

2008 MAR 13 9:26

SAJ

+48 58 307 09 27

str. 5

<p>b/ Należy uzupełnić delegację ustawową dla ministra o możliwość ustanowienia zasad funkcjonowania i trybu powoływania komisji. Brak tego zapisu powodowałby, iż brak byłoby możliwości powołania i działania takich komisji zgodnie z Konstytucyjną zasadą państwa prawa a to spowodowałoby niemożność uzyskania wymaganych ustawą dokumentów a przez to uniemożliwienie działalności gospodarczej.</p> <p>c/ należy skrócić zbędny i wprowadzający niepewność zapis przywołany w nawiasie gdyż definicja przywołania w art. 5 pkt 5 jest jednoznaczna.</p>	
<p>Art. 39. 1. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji obowiązane są przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.</p>	<p>Art. 39. 1. Statek w tym statek Straży Granicznej i Policji obowiązane są przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Należy zastąpić sformułowanie jednostka pływająca słowem statek zgodnie z uzasadnieniem do art. 4 ust. 1</p>	
<p>Art. 41. 1. 1) c) nie wywiązały się z obowiązków zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 39 ust.2, art. 42</p>	<p>Art. 41. 1. 1) c) nie wywiązały się z obowiązków zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 39 ust. 2,</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Należy usunąć odwołanie do art. 42, ponieważ takie odwołanie nie ma logicznego uzasadnienia i przeczy zasadzie czytelności normy prawnej.</p>	
<p>Art. 48. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi, z zastrzeżeniem art. 48.</p>	<p>Art. 48. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi.</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Należy usunąć konieczność uwzględnienia zastrzeżenia art. 48, ponieważ takie odwołanie nie ma logicznego uzasadnienia i przeczy zasadom prawidłowej legislacji.</p>	
<p>BRAK</p>	<p>Art. 74. ust. 1. pkt 9) zakazów określonych w art. 9 ust. 4 oraz art.11 ust. 4.</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Konsekwencją wprowadzenia art. 9 ust. 4 oraz art. 11 ust. 4 jest konieczność wprowadzenia kar za nieprzestrzeganie tych przepisów aby zapewnić skutecznie przestrzeganie zakazów przez armatorów.</p>	
<p>BRAK</p>	<p>Art. 75. ust.1. pkt 5) wbrew przepisom art. 9 ust. 4 oraz art.11 ust. 4 ustawy udostępnia, przekazuje, przetwarza lub wykorzystuje dane AIS i LRIT</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Konsekwencją wprowadzenia art. 9 ust. 4 oraz art. 11 ust. 4 jest konieczność wprowadzenia kar za nieprzestrzeganie tych przepisów aby zapewnić skutecznie przestrzeganie zakazów przez osoby mające dostęp do danych AIS i LRIT.</p>	
<p>Art. 76 2) narusza przepisy, o których mowa w art. 37, art. 38 i art. 48 ust. 2,</p>	<p>Art. 76 2) narusza przepisy, o których mowa w art. 37, art. 38,</p>
<p>UZASADNIENIE:</p> <p>Należy usunąć odwołanie do art. 48 ust. 2, ponieważ takie odwołanie nie ma logicznego uzasadnienia i przeczy zasadzie czytelności normy prawnej gdyż art. 48 nie posiada ust. 2.</p>	

TABELA ZGODNOŚCI

1.	Tytuł dyrektywy	
	dyrektywa 95/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)	
2.	Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy	
	Ministerstwo Infrastruktury	
3.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy	
	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim 	
4.	Numer artykułu dyrektywy	Przepis polski (jednostka redakcyjna/ akt normatywny)
	Art. 5 ust. 1-3	Art. 1 pkt 4 (projektowany art. 11a)
	Art. 7 ust. 1-4	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11b)
	Art. 7a ust. 3	Art. 1 pkt 4 (projektowany art. 11a) i pkt 5 (projektowany art. 11b)
	Art. 7b ust. 1 i 2	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11e i 11f)

Art. 9 ust. 1, 2 i 5	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11c)
Art. 9a ust. 2 i 3	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11c i 11e)
Art. 10	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11c i 11e)
Art. 11	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11c i 11e)
Art. 12 ust. 4	Art. 1 pkt 4 (projektowany art. 11a)
Art. 13	Art. 1 pkt 12 i 13
Art. 15 ust. 1 i 2	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11h)
Art. 16 ust. 1, 2 i 3	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11d i 11e)
Art. 19a	Art. 1 pkt 15 (projektowany art. 52 pkt 5)
Załącznik XI	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11e)

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia.....

w sprawie podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczących statków o obcej przynależności poddanych inspekcji²⁾

Na podstawie art. 11h ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz.1055) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa zakres i sposób podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczącej statków o obcej przynależności, które zostały przez organ inspekcyjny zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu.

§ 2. 1. Organ inspekcyjny, na wniosek koordynatora do spraw inspekcji portu, w przypadku statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu, podaje do publicznej wiadomości informacje zawierające następujące dane:

- 1) nazwę statku;
- 2) numer IMO;
- 3) typ statku;
- 4) pojemność brutto;
- 5) rok budowy określony na podstawie daty wskazanej w certyfikatach statku;
- 6) nazwę i adres właściciela lub armatora statku;
- 7) w przypadku statku przewożącego płynne lub stałe ładunki luzem, nazwę i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór jednostki i rodzaju czarteru;
- 8) banderę państwa;
- 9) instytucję klasyfikacyjną lub instytucje klasyfikacyjne, które wydały statkowi certyfikat klasy;
- 10) instytucję klasyfikacyjną lub instytucje klasyfikacyjne lub każdą inną osobę albo organizację, która wydała statkowi certyfikaty, zgodnie z przyjętymi umowami międzynarodowymi, w imieniu państwa bandery, na podstawie przedstawionych podczas inspekcji certyfikatów;
- 11) port i datę ostatniej rozszerzonej inspekcji lub zatrzymania statku;
- 12) port i nazwę ostatniego specjalnego przeglądu i nazwę organizacji przeprowadzającej ten przegląd;
- 13) ilość zatrzymań w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
- 14) państwo i port, w którym statek został zatrzymany;
- 15) datę anulowania zatrzymania;
- 16) określony w dniach czas trwania zatrzymania;
- 17) ilość nieprawidłowości oraz powód zatrzymania wraz ze szczegółowym uzasadnieniem;
- 18) opis środków zaradczych podjętych przez inspektora lub przez instytucję klasyfikacyjną w następstwie zaistniałego zatrzymania;
- 19) szczegółowe uzasadnienie decyzji - w przypadku odmówienia statkowi wejścia do portu;

- 20) wskazanie, czy kontrola prowadzona przez instytucję klasyfikacyjną lub jakąkolwiek organizację certyfikującą, wykazała nieprawidłowości, które doprowadziły do zatrzymania statku;
- 21) opis środków zaradczych podjętych w przypadku gdy statek został skierowany do najbliższej stoczni remontowej albo gdy odmówiono statkowi wejścia do portu.
2. Informacje, o których mowa w ust. 1, podaje się do publicznej wiadomości zgodnie z przepisami o dostępie do informacji publicznej.
3. Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1-11 oraz w pkt 17, udostępnia się również w systemie Sirenac, stanowiącym system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 5 pkt 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

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

Minister Infrastruktury

-
- ¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
- ²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995, str. 1, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczących statków o obcej przynależności poddanych inspekcji, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 11h ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji ustawowej, projekt rozporządzenia określa zakres i sposób podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczącej statków o obcej przynależności, które zostały przez organ inspekcyjny zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu.

Organ inspekcyjny, na wniosek koordynatora do spraw inspekcji portu, w przypadku statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu, podaje do publicznej wiadomości informacje zawierające m. in. następujące dane: nazwę statku, numer IMO typ statku, pojemność brutto. Powyższe informacje podaje się do publicznej wiadomości, zgodnie z przepisami o dostępie do informacji publicznej. Informacje te udostępnia się również w systemie Sirenac, stanowiącym system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień części I załącznika VIII dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły

żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jego wdrożenia dotyczyć będą działalności:

- 1) organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie organów inspekcyjnych),
- 2) armatorów, marynarzy, i oficerów.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**
z dnia.....

w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 11i ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz.1055...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu;
- 3) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) konwencjach - należy przez to rozumieć konwencje, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz:
 - a) Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzoną w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247),
 - b) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwaną dalej "konwencją MARPOL";
- 3) Memorandum Paryskim - należy przez to rozumieć Memorandum Paryskie, o którym mowa w art. 5 pkt 5 ustawy;
- 4) krajowym koordynatorze do spraw inspekcji portu - należy przez to rozumieć osobę wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania działań w ramach inspekcji portu, zwaną dalej "koordynatorem PSC";
- 5) systemie Sirenac - należy przez to rozumieć system informacyjny, o którym mowa w art. 5 pkt 5 ustawy;
- 6) systemie Equasis - należy przez to rozumieć system informacyjny Unii Europejskiej w postaci ogólnodostępnej bazy danych o statkach uprawiających żeglugę międzynarodową;
- 7) wskaźniku oceny - należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik, o którym mowa w art. 5 pkt 6 ustawy.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji statków, do których nie mają zastosowania konwencje, inspektor inspekcji portu, zwany dalej "inspektorem", podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska.

2. Inspektor dokonuje inspekcji, o której mowa w ust. 1, zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego.

§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku bandery państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencji, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria jak wobec załogi i statku bandery państwa będącego stroną konwencji.

Rozdział 2

Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu

§ 5. 1. Inspektorem może zostać osoba, która:

- 1) była co najmniej przez jeden rok inspektorem bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków zgodnie z konwencjami, oraz posiada:
 - a) dyplom kapitana żegluga wielkiej, upoważniający do dowodzenia statkiem o pojemności brutto 3.000 i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat lub
 - b) dyplom starszego mechanika, upoważniający do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku o mocy maszyn głównych 3.000 KW i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat, lub
 - c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera, który jest związany z branżą morską, a także przepracowała w tym zawodzie co najmniej przez pięć lat;
- 2) posiada:
 - a) dyplom uczelni wyższej albo udokumentowane równorzędne szkolenie,
 - b) zaświadczenie o przeszkoleniu i uzyskaniu kwalifikacji w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa żegluga,
 - c) co najmniej dwuletnie doświadczenie jako inspektor bandery oraz przeprowadzała inspekcje i certyfikacje zgodnie z konwencjami;
- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub w innym powszechnie stosowanym na morzu;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje, dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji portu.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, nie dotyczą osób zatrudnionych w charakterze inspektora inspekcji portu w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 6. 1. Inspekcji portu może dokonać inspektor upoważniony przez organ inspekcyjny i legitymujący się dokumentem identyfikacyjnym.

2. Wzór dokumentu identyfikacyjnego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Podczas przeprowadzania czynności kontrolnych wymagających ekspertyzy, inspektor może współpracować z osobą będącą ekspertem w danej dziedzinie.

2. Inspektor i ekspert nie mogą być związani z kontrolowanym statkiem i portem w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do ich bezstronności oraz być zatrudnieni przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa i certyfikaty klasyfikacyjne oraz konwencyjne lub przeprowadzają inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 8. 1. Koordynator PSC koordynuje funkcjonowanie inspekcji portu.

2. Do zadań koordynatora PSC należy w szczególności:

- 1) monitorowanie celów inspekcji portu wyznaczonych przez Unię Europejską;
- 2) kontrola i monitorowanie zatrzymań statków i statków objętych odmową wejścia do portu;
- 3) wyjaśnianie procedur dotyczących przeprowadzonych inspekcji portu;

- 4) przygotowywanie do publikacji informacji o działalności inspekcji portu w zakresie określonym odrębnymi przepisami;
- 5) weryfikacja raportów z inspekcji w systemie Sirenac;
- 6) kreowanie użytkowników systemu Sirenac;
- 7) prowadzenie konsultacji z innymi administracjami i instytucjami klasyfikacyjnymi;
- 8) organizacja szkoleń dla inspektorów.

§ 9. Organy inspekcji portu podejmują odpowiednie działania po otrzymaniu od pilotów lub władz portowych informacji o statkach niespełniających wymagań bezpieczeństwa żeglugi lub stanowiących zagrożenie dla środowiska morskiego.

§ 10. 1. Organy inspekcji portu współpracują z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa "SAR", władzami portowymi, Strażą Graniczną i służbą celną oraz innymi organami administracji lub jednostkami organizacyjnymi w celu uzyskania wszystkich odpowiednich informacji na temat statków zawijających do polskich portów.

2. Organy inspekcji portu prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu Sirenac.

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji statków o obcej przynależności

§ 11. 1. Określając liczbę statków zawijających do polskich portów, które należy poddać inspekcji w ciągu danego roku, koordynator PSC uznaje kolejne zawinięcia tego samego statku w ciągu roku jako jedno zawinięcie, które odpowiada jednemu statkowi.

2. Określając kolejność dokonywania priorytetowych kontroli na statkach, o których mowa w art. 11a ust. 5 ustawy, inspektor bierze pod uwagę całkowitą wartość wskaźnika oceny widniejącego w systemie informacyjnym Sirenac. Wyższy wskaźnik oceny oznacza wyższy priorytet kontroli.

3. Całkowity wskaźnik oceny jest zdefiniowany przez Memorandum Paryskie.

§ 12. 1. Inspektor podczas przeprowadzania wstępnej inspekcji statku:

- 1) sprawdza w odpowiednim zakresie świadectwa i dokumenty określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) kontroluje ogólnie statek pod względem bezpieczeństwa żeglugi łącznie z siłownią oraz warunki pracy i życia marynarzy.

2. Inspektor może sprawdzić świadectwa i dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji powinny one być na statku.

3. W każdym przypadku gdy występują wyraźne okoliczności wskazujące, że stan statku, jego wyposażenie lub załoga w istotnym zakresie nie spełniają wymagań konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa kontrola.

4. Bardziej szczegółowa kontrola powinna zostać podjęta po stwierdzeniu, że:

- 1) inspekcja dotyczy statków wymienionych w art. 11a ust. 3, ust. 4 i ust. 5 pkt 5, pkt 6 lit. b i lit. c, pkt 9 oraz pkt 10 ustawy;
- 2) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych;
- 3) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono niezgodności;

- 4) istnieje podejrzenie, że członkowie załogi nie są zdolni komunikować się między sobą lub z władzami portu w zakresie obowiązków wynikających z przepisów konwencji, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy;
- 5) istnieje podejrzenie, że załadunek i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie ze wskazówkami IMO;
- 6) istnieją zaniedbania kapitana tankowca w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem;
- 7) brak jest aktualnej listy załogi lub członkowie załogi nie znają swoich obowiązków na wypadek zagrożeń i konieczności opuszczenia statku;
- 8) dokonano emisji fałszywych alarmów bez obowiązkowych procedur odwoławczych;
- 9) są braki w podstawowym wyposażeniu wymaganym przez konwencje;
- 10) na statku są złe warunki sanitarne;
- 11) została naruszona konstrukcja statku i wytrzymałość kadłuba lub inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdolności do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych;
- 12) kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi działaniami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie działania nie były prowadzone.

5. Inspektor, wykonując swoje obowiązki, kieruje się procedurami i wytycznymi zawartymi w:

- 1) Memorandum Paryskim;
- 2) Publikacji Międzynarodowej Organizacji Pracy "Inspekcja Warunków Pracy na Statku";
- 3) wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej - Zasady bezpiecznej obsady na statku - (Res. A.890/21);
- 4) Postanowieniach Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych.

§ 13. 1. W trakcie przeprowadzania obowiązkowej rozszerzonej kontroli statków inspektor sprawdza:

- 1) na wszystkich statkach:
 - a) włącznik prądu "black-out" i uruchomienie generatora awaryjnego,
 - b) oświetlenie awaryjne,
 - c) funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu,
 - d) funkcjonowanie pomp zęzowych statku,
 - e) zamykanie drzwi wodoszczelnych,
 - f) opuszczanie jednej szalupy ratunkowej do wody,
 - g) zdalne wyłączniki awaryjne, w szczególności kotłów, wentylacji i pomp paliwowych,
 - h) testowanie urządzenia sterowego, łącznie z pomocniczym urządzeniem sterowym,
 - i) awaryjne źródło zasilania urządzeń radiowych,
 - j) odolejacz wód zęzowych - testując go w możliwym zakresie;
- 2) na zbiornikowcach do przewozu gazu i substancji chemicznych dodatkowo:
 - a) system monitorowania zbiorników ładunkowych i urządzenia bezpieczeństwa związane z kontrolą temperatury, ciśnienia i uładu,
 - b) analizator zawartości tlenu i eksplozometr, łącznie z ich kalibrowaniem, a także dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych wraz z odpowiednią liczbą stosownych rurek detekcyjnych dla konkretnych ładunków, jakie są przewożone,
 - c) kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie, jeżeli wymaganie takie zostało określone w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,

- d) czy przewożony ładunek jest wymieniony w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
 - e) stałe instalacje gaśnicze na pokładzie, w szczególności pianowe lub suche chemiczne, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego ładunku;
- 3) na masowcach dodatkowo:
- a) możliwe skorodowanie podstaw (fundamentów) urządzeń pokładowych,
 - b) możliwe zniekształcenie lub korozję pokryw lukowych,
 - d) możliwe pęknięcia lub miejscowo korozję w grodziach poprzecznych,
 - e) dostęp do ładowni,
 - f) dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa bandery lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
 - raport z przeglądu kadłuba,
 - raporty oceny stanu statku,
 - raporty pomiaru grubości blach kadłuba,
 - program przeglądów kadłuba zgodnie z rezolucją IMO A.744 (18);
- 4) na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych dodatkowo:
- a) stałą instalację gaśniczą pianową na pokładzie,
 - b) sprzęt przeciwpożarowy w całości,
 - c) zamknięcia kanałów wentylacyjnych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
 - d) ciśnienie gazu obojętnego i zawartości w nim tlenu,
 - e) włazy na pokładzie i ich dalsza kontrola wewnątrz - w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
 - f) zbiorniki balastowe; kontrola co najmniej jednego ze zbiorników balastowych w rejonie ładunkowym, w pierwszej kolejności przez włazy na pokładzie, oraz ich dalsza kontrola - w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
 - g) dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa flagi lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
 - raport z przeglądu kadłuba,
 - raporty oceny stanu kadłuba,
 - raporty pomiaru grubości blach kadłuba statku,
 - program przeglądów kadłuba masowca w trakcie odnawiania klasy;
- 5) na statkach pasażerskich dodatkowo:
- a) detektor pożaru i systemu alarmowego,
 - b) zamknięcia drzwi pożarowych,
 - c) system ogłoszeniowy,
 - d) ćwiczebny alarm pożarowy z udziałem załogi hotelowej,
 - e) stopień zaznajomienia dowództwa statku z planem obrony przeciwawaryjnej statku.

2. Jeśli wystąpią uzasadnione okoliczności, kontrola rozszerzona na statku pasażerskim może być kontynuowana podczas rejsu statku za zgodą kapitana statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w eksploatacji statku i stwarzać sytuacji, które w ocenie kapitana mogłyby zagrozić bezpieczeństwu pasażerów i załogi statku.

§ 14. 1. Przypadki, o których mowa w art. 11i pkt 2 ustawy, zgłasza się co sześć miesięcy Komisji Europejskiej wraz z uzasadnieniem.

2. Statki, które w systemie Sirenac posiadają wskaźnik oceny co najmniej 50 lub które podlegają obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, a które nie zostały objęte kontrolą, podlegają inspekcji w następnym porcie zawinięcia w regionie Memorandum Paryskiego.

§ 15. Inspektor sprawdza stan zatrudnienia na statku oraz wymagane świadectwa i dyplomy marynarzy.

§ 16. Po przeprowadzonej kontroli inspektor sporządza raport zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego i przekazuje go kapitanowi statku.

§ 17. 1. Dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany, inspektor uwzględnia:

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak odpowiedniej załogi wymaganej przez dokument minimalnej bezpiecznej obsady;
- 3) brak możliwości podczas najbliższego rejsu:
 - a) bezpiecznej żeglugi,
 - b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
 - c) bezpiecznej obsługi siłowni statku,
 - d) utrzymania zdolności napędu i sterowania statkiem,
 - e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
 - f) sprawnego przeprowadzenia akcji ratunkowej i bezpiecznego opuszczenia statku, jeżeli byłoby to konieczne,
 - g) zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska,
 - h) utrzymania właściwej stateczności statku,
 - i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
 - j) nawiązania łączności w sytuacjach zagrożenia,
 - k) zapewnienia odpowiednich warunków sanitarnych na statku,
 - l) przekazywania niezbędnych informacji w razie wypadku i zagrożenia.

2. Zatrzymanie statku lub operacji przeładunkowych może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, zdrowia lub zanieczyszczenia środowiska.

3. W przypadku zatrzymania statku inspektor niezwłocznie zawiadamia właściwe władze państwa bandery i instytucję klasyfikacyjną odpowiedzialną za wydane świadectwa w imieniu państwa bandery. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. Podczas reinspekcji po zatrzymaniu inspektor dokonuje oceny, czy statek i jego załoga podczas najbliższego rejsu jest w stanie:

- 1) bezpiecznie prowadzić nawigację;
- 2) bezpiecznie obsługiwać, przewieźć i monitorować stan ładunku;
- 3) bezpiecznie obsługiwać siłownię;
- 4) utrzymać prawidłowy napęd i sterowność statku;
- 5) skutecznie zwalczać pożar w każdej części statku;
- 6) przeprowadzić akcję ratunkową oraz bezpiecznie opuścić statek;
- 7) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska;
- 8) utrzymać właściwą stateczność statku;
- 9) zachować odpowiednią wodoszczelność statku;
- 10) nawiązać łączność w sytuacjach niebezpieczeństwa;
- 11) zapewnić bezpieczeństwo pracy i właściwe warunki sanitarne.

5. Stwierdzenie nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu systemu gazu obojętnego, sprzętu lub urządzeń ładunkowych stanowi podstawę do zatrzymania operacji przeładunkowych.

6. W wyjątkowych okolicznościach, gdy ogólny stan statku w sposób oczywisty nie odpowiada międzynarodowym normom, inspektor może zawiesić jego kontrolę do czasu,

kiedy zostaną podjęte działania konieczne dla zapewnienia zgodności standardu statku z wymaganiami wynikającymi z konwencji.

7. Podczas dokonywania inspekcji, inspektor dokłada wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony.

8. Statku nie zatrzymuje się w przypadku, gdy okoliczności uzasadniające zatrzymanie są wynikiem uszkodzenia powstałego na skutek awarii lub wypadku w trakcie podróży statku do portu, a także dokonano:

- 1) zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami konwencji;
- 2) zgłoszenia przez kapitana lub armatora statku przed zawinięciem do portu organom inspekcyjnym okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających;
- 3) podjęcia właściwej akcji naprawczej.

9. Szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku w porcie określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 18. Odwołanie, o którym mowa w art. 11c ust. 6 ustawy, wnosi się w trybie określonym w Kodeksie postępowania administracyjnego.

Rozdział 4

Przepis końcowy


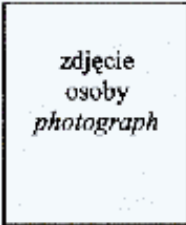
§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - 2) Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:
 - 1) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995, str. 1, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263),
 - 2) dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

ZAŁĄCZNIK Nr 1

**WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO
PORT STATE CONTROL OFFICER/INSPECTOR**

	
 <p>zdjęcie osoby <i>photograph</i></p>	<p>1. Imię i nazwisko posiadacza <i>Full name of the holder</i></p> <p>.....</p> <p>2. Stanowisko: PSC Officer <i>Rank</i></p> <p>3. Podpis posiadacza <i>Signature</i></p>

<p>PORT STATE CONTROL</p> <p>Stwierdza się, że niżej wymieniony jest upoważniony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w..... do przeprowadzania kontroli statków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. Nr 102, poz. 1078) procedurami Memorandum Paryskiego</p> <p><i>This is to certify that the under mentioned is authorized by the Director of Maritime Office in..... to carry out inspection of ships in accordance with the regulation of Minister of Infrastructure of 30 april 2004 (Law Journal No.102, pos.1078) and Procedures of Paris Memorandum.</i></p> <p>Dyrektor Urzędu <i>Director of Maritime Office.....</i></p>

ZAŁĄCZNIK Nr 2

LISTA DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH KONTROLI

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969).
2. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
3. Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego.
4. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego.
5. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiotelegraficznych statku towarowego.
6. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego.
7. Certyfikat zwolnienia wraz z listą ładunków lub wyposażenia.
8. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego.
9. Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem.
10. Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem.
11. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami.
12. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.
13. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966).
14. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty.
15. Książka zapisów olejowych, części I i II.
16. Książka zapisów ładunkowych.
17. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady.
18. Świadectwa i dyplomy marynarzy wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW 78.
19. Świadectwa zdrowia marynarzy (zgodnie z konwencją MOP nr 73 o badaniu lekarskim marynarzy).
20. Informacje o stateczności.
21. Kopia Dokumentu Zgodności (DOC) i Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem wydany zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (SOLAS, rozdział IX).
22. Świadectwa klasy dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną instytucję klasyfikacyjną (wymagane tylko w przypadkach, gdy statek utrzymuje klasę w instytucji klasyfikacyjnej).
23. Dokument zgodności wymagań specjalnych dla statków przewożących towary niebezpieczne.
24. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich.
25. Manifest towarów niebezpiecznych lub plan ich rozmieszczenia i mocowania.
26. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków i urządzeń ratunkowych.
27. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalnego.
28. Certyfikat bezpieczeństwa MODU (Morskiej Ruchomej Platformy Wiertniczej).
29. W przypadku tankowców zapisy dotyczące monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniej podróży w stanie balastowym.
30. Rozkład alarmów, plan kontroli p-poż, a dla statków pasażerskich plan obrony przeciwawaryjnej (niezatapialności, tzn. plan kontroli uszkodzeń statku).
31. Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym.
32. Zbiór raportów z rozszerzonych przeglądów (dotyczy masowców i tankowców).
33. Raporty z wcześniejszych kontroli państwa portu (2 lata).
34. Dla statków pasażerskich ro-ro, informacja o maksymalnym stosunku A/A.
35. Dokument uprawnienia do przewozu ziarna luzem.
36. Poradnik mocowania ładunków.

37. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych.
38. System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich.
39. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę liniową.
40. Lista ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich.
41. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu.
42. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.
43. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczanie morza olejami.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
 REPUBLIC OF POLAND
 URZĄD MORSKI W
 MARITIME OFFICE IN.....
 Pion Inspekcji Morskich
 SHIP'S INSPECTION DIVISION
 NOTA ZATRZYMANIA
 NOTICE OF DETENTION

Niżej podpisany,.....

The undersigned

upoważniony oficer Urzędu Morskiego w (Pion Inspekcji Morskich),

niniejszym zawiadamia, że:

duly authorised officer of the Maritime Office in..... (Ship's Inspection Division)

herewith notifies you that

statek	sygnał wywoławczy
<i>the ship</i>	<i>call sign</i>
numer IMO	pojemność brutto/nośność
<i>IMO number</i>	<i>gross tonnage</i>
bandera	port macierzysty
<i>flag</i>	<i>port of registry</i>
rok budowy	typ statku
<i>built</i>	<i>type of ship</i>
właściciel	Kapitan
<i>owner</i>	<i>master</i>
agent	klasyfikator
<i>agents</i>	<i>classification society</i>

zaczumowany

berthed at

został zatrzymany na podstawie przepisów

has been detained in accordance with the following provisions

- Art. 12 ust. 6 i art. 24 ust.5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.)
Art. 12 section 6 and 24 section 5 of Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal 2000, No. 109, pos. 1156, as amended)
- Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.)
Art. 26 item 1c of Act of 16 March 1995 on prevention of pollution from ships (Law Journal 1995, No. 47, pos. 243, as amended)

z powodu

on account of

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> niezdolności do żeglugi
<i>sub-standard Seaworthiness</i> | <input type="checkbox"/> uchybień konstrukcyjnych
<i>sub-standard safety construction</i> |
| <input type="checkbox"/> braku ważnych dokumentów
<i>lack of relevant certificates</i> | <input type="checkbox"/> niedozwolonego zaniżenia w olnej burty
<i>unlawfully decreased freeboard</i> |
| <input type="checkbox"/> uchybień w bezpiecznym wyposażeniu
<i>sub-standard safety equipment</i> | <input type="checkbox"/> uchybień w obsadzie
<i>sub-standard manning</i> |
| <input type="checkbox"/> uchybień w wyposażeniu radiowym
<i>sub-standard radio equipment</i> | <input type="checkbox"/> uchybień wobec prawideł NLS/COF
<i>non-compliance with NLS/COF</i> |
| <input type="checkbox"/> uchybień wobec prawideł MARPOL
<i>non-compliance with MARPOL regulations</i> | |

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w (The appeal against the detention may be made through the Director of Maritime Office in..... according to the Code of National Administrative Procedures within 14 days of the receipt of the document containing the Notice of Detention)

Miejsce.....; Data i czas zatrzymania:.....

Place

Date and time of detention

Wyżej wymieniony oficer:.....

The above mentioned officer:

*/podpis i pieczęć/
/signature and stamp/*

ZAŁĄCZNIK Nr 4

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU W PORCIE

Podjmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor PSC powinien stosować następujące kryteria:

- 1) przedział czasowy - statek, który nie jest wystarczająco bezpieczny, aby wypływać na morze, będzie zatrzymany podczas pierwszej inspekcji niezależnie od długości przestoju statku w porcie do czasu likwidacji uszkodzeń i uzyskania stanu pełnego bezpieczeństwa,
- 2) statek będzie zatrzymany, jeżeli jego nieprawidłowości są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizyta inspektora w celu upewnienia się, że nieprawidłowości zostały naprawione przed wypłynięciem statku na morze.

Szczegółowa lista nieprawidłowości warunkująca zatrzymanie statku w odniesieniu do poszczególnych konwencji:

1. Nieprawidłowości wynikające z konwencji SOLAS, o której mowa w art. 6 pkt 1 lit. a ustawy:

- 1) defekt niepozwalający na właściwą pracę napędu statku lub dotyczący innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych,
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zęzach, izolacja rurociągów - łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni - zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych,
- 3) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników,
- 4) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego,
- 5) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania,
- 6) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybko zamykających - w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem,
- 7) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców,
- 8) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł lub sygnalizacji dźwiękowej,
- 9) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego wymaganego do porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia,
- 10) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z przepisami konwencji SOLAS,
- 11) brak poprawionych map nawigacyjnych lub innych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, pomimo możliwości zastępczego użycia map elektronicznych,
- 12) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (Konwencja SOLAS 74 II - 2 /4.5.4.1),
- 13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zapisane w sekcji 5.5 załącznika I Memorandum Paryskiego,
- 14) liczba, skład lub certyfikaty załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady,
- 15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z SOLAS 74, rozdz. XI, правило 2,
- 16) brak lub uszkodzenie VDR (rejestratory danych z podróży), jeżeli są wymagane SOLAS 74-V/20.

2. Nieprawidłowości wynikające z Kodeksu bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IBC) (odniesienia podano w nawiasach):

- 1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku (16.2),
- 2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające. (8.2.3),
- 3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu,
- 4) źródła zapłonu w niebezpiecznych miejscach, o których mowa w 10.2 (11.3.15),
- 5) niedopełnienie wymagań specjalnych (15),
- 6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik (16.1),
- 7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych (16.6).

3. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) (odniesienia podano w nawiasach):

- 1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdadności lub brak informacji dotyczących ładunku (18.1),
- 2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych (3.2.6),
- 3) niegazoszczelna gródź (3.3.2),
- 4) uszkodzone śluzy powietrzne (3.6),
- 5) brak lub uszkodzone zawory szybko zamykające (5.6),
- 6) brak lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa (8.2),
- 7) instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu (10.2.4),
- 8) nie działające wentylatory w części ładunkowej (12.1),
- 9) nie działające alarmy ciśnienia na zbiornikach ładunkowych (13.4.1),
- 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych (13.6),
- 11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.

4. Nieprawidłowości wynikające z konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy:

- 1) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania, lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw stałych,
- 2) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności,
- 3) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nadmiernych obciążeń konstrukcji statku,
- 4) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych,
- 5) przeładowanie,
- 6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

5. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL, załącznik nr 1 (odniesienia podano w nawiasach):

- 1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm,

- 2) wypełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż,
- 3) brak książki zapisów olejowych (20 (5)),
- 4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zenzowym i wód zaolejonych,
- 5) zagubiony raport z przeglądu lub niezgodny z Regulacją 13 G (3) (b) konwencji MARPOL.

6. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL, załącznik nr 2 (odniesienia podano w nawiasach):

- 1) brak podręcznika P&A,
- 2) ładunek nie jest określony według kategorii (3 (4)),
- 3) brak książki ładunkowej (9 (6)),
- 4) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa (14),
- 5) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

7. Nieprawidłowości wynikające z konwencji STCW 78, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy:

- 1) brak ważnego dyplomu lub świadectwa marynarza, dokumentu uznania przez państwo bandery lub udokumentowanego potwierdzenia, że aplikacja o dokument uznania została przedstawiona administracji państwa bandery,
- 2) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań Dokumentu minimalnej bezpiecznej obsady wydanego przez administrację państwa bandery,
- 3) niezgodność rozkładu wacht nawigacyjnych i maszynowych z wymaganiami dla statku, określonymi przez administrację państwa bandery,
- 4) nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego,
- 5) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom,
- 6) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następane wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.

8. Nieprawidłowości wynikające z konwencji ILO 147, o której mowa w art. 6 ust. 2 pkt 3 ustawy:

- 1) niewystarczające zapasy wody pitnej i niewystarczające zapasy żywności na rejs do następnego portu,
- 2) niewłaściwe warunki sanitarne na statku,
- 3) brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury,
- 4) znaczne nagromadzenie śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem przejść w pomieszczeniach mieszkalnych lub inne ograniczenia stwarzające zagrożenie w przemieszczaniu się,
- 5) niesprawność chłodni prowiantowej lub jej zły stan sanitarny.

9. Nieprawidłowości, które nie stanowią podstawy dla zatrzymania, ale przy których należy wstrzymać operacje przeładunkowe:

- 1) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu systemu gazu obojętnego,
- 2) nieprawidłowości w pracy sprzętu lub urządzeń przeładunkowych.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie funkcjonowania inspekcji portu, zwany dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 11i ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Potrzeba uchwalenia przedmiotowego rozporządzenia podyktowana została przyjęciem zmian do ustawy, w wyniku czego część zapisów obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. z 2004 r. Nr 102, poz. 1078) została przeniesiona do ustawy, a podstawa prawna do wydania tego rozporządzenia stała się nieaktualna.

Projekt rozporządzenia nie wprowadza dodatkowych zmian w zakresie funkcjonowania inspekcji portu, a jedynie reguluje sytuację występującą w praktyce. Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. art. 11i ustawy, projekt rozporządzenia określa sposób funkcjonowania inspekcji portu, tryb przeprowadzania inspekcji statków o obcej przynależności i ich załóg wpływających do polskich portów lub zakotwiczonych w pobliżu polskich portów oraz instalacji przybrzeżnych w granicach polskiego morza terytorialnego, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji portu.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu),
- 2) dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został

zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jego wdrożenia dotyczyć będą działalności:

- 1) organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie organów inspekcyjnych),
- 2) armatorów, marynarzy, i oficerów.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia.....**

w sprawie harmonogramu wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu

Na podstawie art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz.1055) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Statki pasażerskie, niezależnie od pojemności, wszystkie inne statki o pojemności brutto 300 i powyżej oraz ruchome platformy wiertnicze, zbudowane w dniu 31 grudnia 2008 r. lub później, podlegają wymaganiom wyposażenia w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT).

2. Statki pasażerskie, niezależnie od pojemności, wszystkie inne statki o pojemności brutto 300 i powyżej oraz ruchome platformy wiertnicze, zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r. i dopuszczone do żeglugi w obszarach morza:

- 1) A1 i A2,
- 2) A1, A2 i A3

- powinny być wyposażone w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT) nie później niż od daty pierwszego przeglądu urządzeń radiowych statku przypadającego po dniu 31 grudnia 2008 r.

3. Statki pasażerskie, niezależnie od pojemności, wszystkie inne statki o pojemności brutto 300 i powyżej oraz ruchome platformy wiertnicze, zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008r. i dopuszczone do żeglugi w obszarach morza A1, A2, A3 i A4 powinny być wyposażone w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT) nie później niż od daty pierwszego przeglądu urządzeń radiowych statku przypadającego po dniu 1 lipca 2009 r.

4. W przypadku, gdy statki, o których mowa w ust. 3, uprawiają żeglugę w obszarach morza A1, A2 i A3, stosuje się przepis ust. 2.

§ 2. Zwalnia się od obowiązku wyposażania w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT) statki, o których mowa w § 1, niezależnie od daty ich budowy, jeżeli są wyposażone w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) i odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1.

§ 3. Statki, o których mowa w § 1, co najmniej co 6 godzin przekazują do Europejskiego Centrum Danych LRIT następujące informacje:

- 1) nazwa statku i numer IMO;
- 2) pozycja statku;
- 3) data i czas określenia pozycji statku.

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

Minister Infrastruktury

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

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie harmonogramu wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu wykonuje upoważnienie ustawowe, zwany dalej „rozporządzeniem”, o którym mowa w art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 16c ust. 4 ustawy, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące terminów wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (Long Range Identification and Tracking – LRIT) – w zależności od ich kategorii i roku budowy, okoliczności zwolnienia statków z obowiązku wyposażenia w LRIT oraz sposobu przekazywania i udostępniania informacji pochodzących z systemu LRIT przez organy administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w ramach których w dniu 19 maja 2006 r. przyjęta została Rezolucja MSC.202(81) wprowadzająca poprawki do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). W rozdziale V ww. konwencji dodano Prawidło 19-1 wprowadzające obowiązek wyposażania statków odbywających podróże międzynarodowe w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu. System ten ma umożliwić poszczególnym państwom szybki dostęp do informacji o lokalizacji interesujących je statków, co zdecydowanie pozytywnie wpłynie na możliwość szybkiej reakcji przez administracje morskie w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, środowiska morskiego, a także podczas prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych przez służby SAR. Aby pozostawać w zgodzie z postanowieniami rozdziału V konwencji SOLAS, każde Państwo-Strona tej konwencji powinno poinformować Międzynarodową Organizację Morską (IMO) o wyborze Centrum Danych LRIT, do którego statki podnoszące banderę danego państwa będą przekazywały informacje wymagane Prawidłem V/19-1.5, tj.:

- identyfikację statku;
- jego pozycję oraz
- datę i czas wskazania pozycji statku.

Stosownie do powyższego, państwa Unii Europejskiej podczas 2821-go posiedzenia Rady Unii Europejskiej w dniu 2 października 2007 r., przyjęły Rezolucję w sprawie ustanowienia Unijnego Centrum Danych LRIT (EU LRIT Data Centre), którego zadaniem

będzie identyfikacja i śledzenie statków podnoszących bandery państw członkowskich. Zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), poszczególne centra danych powinny osiągnąć operacyjność do końca 2008 r.

Z uwagi na fakt, iż Komisja Europejska opracowała projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE, w którym to projekcie poruszona została kwestia systemu LRIT, podkreślając wagę tego systemu dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego, projektodawca zdecydował o konieczności odpowiednio wczesnego wprowadzenia w prawie krajowym przepisów określających wymagania w zakresie wyposażania statków w system LRIT.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania właścicieli i armatorów statków morskich uprawiających żeglugę międzynarodową.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia**

w sprawie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji²⁾

Na podstawie art. 27c ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz.1055) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację i sposób funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), zwanego dalej systemem „NSSN-PL”;
- 2) obowiązki dotyczące monitorowania ruchu statków przez Służbę VTS;
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje;
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej ustawą, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1;
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach NSSN-PL
- w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i skuteczności ruchu statków morskich.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) system NSSN-PL - elektroniczny system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, którego działanie koordynuje dyrektor urzędu morskiego w Gdyni;
- 2) Służba VTS – służbę, o której mowa w art. 39 ust. 5 pkt 1a ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;
- 3) system tras żeglugowych – każdy system jednej lub więcej dróg morskich lub środków wyznaczania dróg morskich, obejmujący systemy rozgraniczenia ruchu statków, dwukierunkowe tory wodne, trasy przepływu, obszary żeglugi, których należy unikać, strefy ruchu przybrzeżnego, obrotnice, obszary szczególnej uwagi i tory głęboko-wodne, mający na celu redukcję potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, życia i środowiska morskiego,
- 4) system zgłaszania statków - system meldunkowy przyjęty zgodnie z postanowieniami prawidła 11 rozdziału V konwencji SOLAS przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO)

§ 3. 1. System NSSN-PL obejmuje:

- 1) System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), zwany dalej „Systemem Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi”;
- 2) System Kontrolno – Informacyjny dla Portów Polskich (PHICS), zwany dalej „Systemem Kontrolno – Informacyjnym dla Portów Polskich”.

2. System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi realizuje następujące funkcje:

- 1) monitorowania ruchu statków oraz przekazywania informacji na poziomie narodowym oraz w ramach ogólnoeuropejskiego systemu SafeSeaNet;

- 2) wymiany informacji nautycznej i hydrograficznej;
- 3) operacyjnej wymiany informacji dotyczącej ochrony środowiska morskiego na poziomie lokalnym i międzynarodowym;
- 4) operacyjnej wymiany informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony statków oraz obiektów portowych na poziomie lokalnym i międzynarodowym;
- 5) wymiany danych dotyczących ruchu morskiego i sytuacji nawigacyjnej, ze służbami i instytucjami współpracującymi na rzecz ochrony i bezpieczeństwa statków, ochrony środowiska morskiego i zasobów morza oraz ochrony granic morskich, tj. Marynarką Wojenną Rzeczypospolitej Polskiej, Strażą Graniczną Rzeczypospolitej Polskiej, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa;
- 6) podstawowej platformy krajowej wymiany informacji z ogólnoeuropejską siecią SafeSeaNet, zgodnie z wymogami dyrektywy 2002/59/EC.

3. System Kontrolno – Informacyjny dla Portów Polskich realizuje następujące funkcje:

- 1) narzędzia do realizacji zobowiązań przedstawiciela statku wobec administracji morskiej w zakresie przekazywania informacji i dokumentów, związanych ze statkiem i ładunkiem;
- 2) zbierania informacji w zakresie ochrony statku;
- 3) zbierania danych o odpadach znajdujących się na statku;
- 4) narzędzia do realizacji koncepcji „single window” oraz „one stop shop” w zakresie współpracy z zewnętrznymi instytucjami obrotu portowego, służb celnych i granicznych;
- 5) generowania - po planowanej rozbudowie - formularza TRANSMOR GUS;
- 6) przekazywania informacji o statku i ładunku do baz danych Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi, lokalnych centrów VTS i służb dyżurnych.

§ 4. 1. Funkcjonowanie Narodowego Systemu SafeSeaNet zapewnia się przez całodobowe służby operatorskie w zakresie:

- 1) Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi:
 - a) służba VTS w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego w Gdyni,
 - b) w Kapitanatach Portów służby kontroli ruchu - w czasie ustalonym regulaminami służby;
- 2) Systemu Kontrolno – Informacyjnego dla Portów Polskich:
 - a) służby VTMS w Kapitanacie Portu Szczecin oraz służba VTMS w Kapitanacie Portu Świnoujście,
 - b) w pozostałych Kapitanatach Portów służby kontroli ruchu - w czasie ustalonym regulaminami służby.

2. Technicznie Narodowy System SafeSeaNet zabezpiecza się poprzez serwerownie główne w zakresie:

- 1) Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi – w Urzędzie Morskim w Gdyni;
- 2) Systemu Kontrolno – Informacyjnego dla Portów Polskich – w Urzędzie Morskim w Szczecinie.

§ 5. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego, Służba VTS informuje i ostrzega o powstającej sytuacji kolizyjnej lub nadmiernego zbliżenia, oraz zaleca odpowiednie działania zapobiegawcze. Zalecenia te mogą dotyczyć zmian kursu lub

prędkości. Niezależnie od podanych informacji i zaleceń, odpowiedzialność za wykonanie skutecznego działania ciąży na kapitanie statku.

2. W celu realizacji zadania, o którym mowa w ust. 1, Służba VTS prowadzi na obszarze swej właściwości następujące usługi:

1) informuje o warunkach panujących na obszarze VTS, a w szczególności o:

- a) ostrzeżeniach nawigacyjnych,
- b) obszarach zagęszczenia statków,
- c) natężeniu ruchu,
- d) meteorologicznych i hydrologicznych warunkach środowiska morskiego,
- e) stanie oznakowania nawigacyjnego i radionawigacyjnego,
- f) przewidywanych spotkaniach statków,
- g) identyfikacji zbliżających się statków, pozycji, niebezpiecznych warunkach manewrowania, jeżeli takie występują oraz zamiarach manewrowych, jeżeli takie były zgłaszane,
- h) miejscach i akwenach, na których prowadzone są prace mające wpływ na bezpieczeństwo nawigacji,
- i) dostępności kotwicowisk,
- j) wstrzymaniu pilotażu,
- k) zmianach i uzupełnieniach w serwisach świadczonych przez Służbę VTS;

2) organizuje ruch statków oraz prowadzi jego nadzór i kontrolę polegającą w szczególności na:

- a) planowaniu ruchu statków w obszarze VTS,
- b) wyznaczaniu czasu wejścia lub wyjścia statków z określonych obszarów VTS,
- c) wyznaczaniu punktów meldunkowych i procedur zachowania się,
- d) nakładaniu na statki wymagań dotyczących harmonogramu i priorytetów przejścia torem wodnym.

3. Informacje, o których mowa w ust.2 pkt 1, są przekazywane o określonym czasie lub w zależności od sytuacji nawigacyjnej w obszarze VTS, albo na życzenie statku znajdującego się lub zamierzającego wejść w obszar działania Służby VTS.

4. Pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej infrastruktury, Służba VTS może dodatkowo prowadzić usługę asysty nawigacyjnej w celu wspomagania procesu decyzyjnego na statku w sytuacjach, gdy:

- 1) Służba VTS uzna ją za konieczną dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska w obszarze VTS;
- 2) na żądanie kapitana statku w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych, ograniczonej widzialności, zmian w serwisie pilotażu, niebezpieczeństwa grożącego statkowi.

§ 6. Służba VTS monitoruje w szczególności ruch statków korzystających z wyznaczonych systemów rozgraniczenia ruchu oraz wpływających w obszar objęty obowiązkowym systemem zgłaszania statków.

§ 7. 1. Dyrektor Urzędu Morskiego, za pośrednictwem Służby VTS, informuje niezwłocznie o statkach stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, w szczególności:

- 1) pion operacyjny Służby SAR;
- 2) komendanta oddziału Straży Granicznej;
- 3) Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
- 4) Wojewodę;
- 5) wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska;
- 6) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej

2. Wymiana informacji pomiędzy podmiotami, o których mowa w ust. 1, odbywa się przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, w tym Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

3. W celu elektronicznej wymiany informacji o statkach, o których mowa w ust. 1, pomiędzy dyrektorem urzędu morskiego a wyznaczonymi organami morskimi państw członkowskich Unii Europejskiej, stosuje się system SafeSeaNet, który jest Wspólnotowym Systemem Wymiany Informacji Morskiej, utworzonym przez Komisję Europejską we współpracy z państwami członkowskimi.

§ 8. 1. Służba VTS na ustanowionym przez siebie kanale roboczym rozpowszechnia na obszarze swojego działania informacje o:

1) każdym zdarzeniu zgłoszonym na podstawie art. 27a ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz art. 11 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;

2) statkach stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1 przekazuje się również do Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

2. Służba VTS, na żądanie właściwego organu innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska przez ten organ, przekazuje niezwłocznie informacje zgłoszone na podstawie art. 27a ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz art. 10a ust. 1 i art. 11 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

3. Przekazywanie i wymiana informacji, o których mowa w ust. 2, odbywa się przy użyciu systemu SafeSeaNet.

§ 9. Infrastruktura i systemy teleinformatyczne przyjmowane przez Służbę VTS w celu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji zapewniają w szczególności:

1) elektroniczną wymianę danych;

2) możliwość otrzymywania i przetwarzania informacji zgłaszanych na podstawie art. 10a ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;

3) operacyjność przez 24 godziny na dobę;

4) możliwość niezwłocznego i na każde żądanie przekazywania informacji o statku i rodzaju przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających.

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

Minister Infrastruktury

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

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 27c ust. 2 pkt 1-5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 27c ust. 2 pkt 1-5 projektu ustawy, projekt rozporządzenia określa:

- 1) organizację i sposób funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), zwanego dalej systemem NSSN-PL;
- 2) obowiązki dotyczące monitorowania ruchu statków przez Służbę VTS;
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach pomiędzy zainteresowanymi podmiotami krajowymi i organami państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o statkach, kolizjach, wypadkach;
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych utworzonych w celu monitorowania i przekazywania informacji o ruchu statków

- w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i skuteczności ruchu statków morskich.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jego wdrożenia dotyczyć będą działalności:

- 1) organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (przede wszystkim Służby VTS i Kapitanatów Portów),
- 2) armatorów, marynarzy i oficerów,
- 3) agentów statków.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia pozytywnie wpłynie na sektor gospodarki morskiej, a przede wszystkim przyczyni się do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa statków znajdujących się na polskich obszarach morskich oraz podniesienia poziomu ochrony środowiska morskiego. Ponadto, przyjęcie przedmiotowego projektu rozporządzenia przyczyni się do ułatwienia i usprawnienia obiegu dokumentów i informacji związanych ze statkiem i ładunkiem pomiędzy agentami i maklerami statkowymi a urzędami morskimi.

5. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.