

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia ... 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Memorandum Paryskie - międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MIR z 2014 r. poz. 35)”;-

c) dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) morski certyfikat pracy - certyfikat, o którym mowa w prawidle 5.1.3 Konwencji MLC;

6) deklaracja zgodności - deklaracja, o której mowa w prawidle 5.1.3 Konwencji MLC”;

2) w § 13:

1) Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

2) Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 12.08.2013, str. 1).

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

"1.Przez czynniki nadrzędne rozumie się:",

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

"2. Przez nieprzewidziane okoliczności rozumie się:

- 1) nieprzestrzeganie zaleceń IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie,
- 2) wycofanie uznania organizacji, która wydała świadectwo klasy lub certyfikaty statku, od czasu ostatniej jego inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 3) informację, o której mowa w art. 55 ustawy, lub zgłoszenie Służby VTS,
- 4) niewywiązanie się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w przepisach dotyczących monitorowania ruchu statków, portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz o ochronie żeglugi i portów morskich,
- 5) informację, o której mowa w art. 56 ustawy,
- 6) uprzednie zatrzymanie statku, w okresie dłuższym niż 3 miesiące,
- 7) zgłoszenie o posiadaniu przez statek nieusuniętych uchybień, z wyjątkiem statków, których uchybienia powinny zostać usunięte w terminie 14 dni od wyjścia z portu oraz których uchybienia powinny zostać usunięte przed wypłynięciem,
- 8) informację o problemach z ładunkiem, w szczególności w odniesieniu do statków przewożących materiały niebezpieczne lub szkodliwe,
- 9) eksploatację statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu,
- 10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy, lub
- 11) brak możliwości sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego taki plan został uzgodniony.”;

3) w § 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

"1. Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się, jeżeli:

- 1) do statku mają zastosowanie czynniki nadrzędne,
- 2) zaistniały nieprzewidziane okoliczności,
- 3) w wyniku przeprowadzenia inspekcji wstępnej stwierdzono istnienie wyraźnych powodów, lub
- 4) statek podnosi banderę państwa niebędącego stroną którejkolwiek z konwencji.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

"2. Wyraźnymi powodami, o których mowa w ust. 1 pkt 3, jest stwierdzenie, że:

- 1) książka zapisów olejowych nie była prowadzona poprawnie na statku,
- 2) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono uchybienia,
- 3) istnieją przesłanki, by przypuszczać, że członkowie załogi statku nie są w stanie komunikować się poprawnie między sobą oraz z lądem,
- 4) istnieje podejrzenie, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, dla której pierwotnie został wystawiony,
- 5) członkowie załogi statku posiadają dokument kwalifikacyjny wystawiony przez państwo, które nie jest stroną Konwencji STCW,
- 6) istnieją dowody, że operacje ładunkowe i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie z wytycznymi IMO w sprawie operacji ładunkowych,
- 7) w przypadku tankowca - istnieją zaniedbania w prowadzeniu zapisów w książce zapisów olejowych dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem,
- 8) brakuje aktualnego rozkładu alarmowego lub stwierdzono, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w wypadku pożaru lub opuszczenia statku,
- 9) dokonano emisji fałszywych alarmów bez odpowiednich procedur odwołujących fałszywy alarm,
- 10) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencje,
- 11) na statku występują złe warunki sanitarne,
- 12) została naruszona konstrukcja statku lub wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdatności do żeglugi w trudnych warunkach atmosferycznych,
- 13) istnieją informacje lub dowody, że kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi procedurami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub procedury te nie były realizowane,
- 14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów w ewidencji czasu pracy i odpoczynku członków załogi,
- 15) istnieją braki w dokumentacji wymaganej na mocy Konwencji MLC lub dokumentację prowadzono w sposób niezgodny z prawdą,
- 16) warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC,

- 17) istnieją uzasadnione przesłanki, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania Konwencji MLC,
 - 18) złożono skargę, zgodnie z którą warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC, lub
 - 19) w opinii inspektora, który opiera się na swojej wiedzy i doświadczeniu zawodowym, są podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji.";
- 4) po §18 dodaje się §18a w brzmieniu:

„§ 18 a.1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie są zgodne z wymogami Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o uchybieniach i terminach, w jakich należy je usunąć.

2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub odnoszą się do skargi, o której mowa w art. 56 ustawy, organ inspekcyjny zgłasza te uchybienia również właściwym organizacjom marynarzy i armatorów oraz może:

- 1) powiadomić przedstawiciela państwa bandery statku;
- 2) przekazać stosowne informacje organom właściwym dla następnego portu zawinięcia statku.

3. W sprawach objętych zakresem Konwencji MLC organ inspekcyjny może przekazać kopię raportu z inspekcji wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy, w celu podjęcia działań jakie mogą zostać uznane za właściwe i celowe oraz aby zapewnić przechowywanie informacji oraz przekazanie ich stronom, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur przewidzianych prawem.”;

- 5) po § 23 dodaje się § 23a w brzmieniu:

„§ 23 a. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do wyraźnego naruszenia przepisów Unii Europejskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje odpowiednie organy państwa bandery statku, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty, aby mogły podjąć właściwe działania.”;

- 6) w § 24 po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Jeśli do zatrzymania statku lub wstrzymania operacji doszło z powodu nieprawidłowości dotyczących warunków życia i pracy na pokładzie, stwarzających

wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub stanu ochrony marynarzy lub występowania uchybień stanowiących poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery statku zwracając się z prośbą o odpowiedź w określonym terminie oraz zapraszając jej przedstawiciela do udziału w inspekcji. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje też stosowne organizacje marynarzy i armatorów statków.

4b. W przypadku, o którym mowa w ust. 4a, decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania lub decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień lub zaakceptowano plan działań naprawczych, który zostanie niezwłocznie wdrożony. Zanim organ inspekcyjny zaakceptuje plan działań naprawczych, może skonsultować się z państwem bandery statku.”;

7) po § 25 dodaje się § 25a w brzmieniu:

„§ 25 a 1. W przypadku gdy przekazywana przez członka załogi statku informacja, o której mowa w art. 56 ust 1 ustawy, naruszenia przepisów Konwencji MLC, w tym przepisów dotyczących praw marynarzy, wstępna ocena, o której mowa w art. 56 ust. 2 ustawy, obejmuje stwierdzenie czy skorzystano ze statkowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawidło 5.1.5 Konwencji MLC.

2. Inspektor stara się zapewnić rozpatrzenie skargi na pokładzie statku.

3. W przypadku gdy w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku inspekcji wykazane zostaną uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.

4. W przypadku gdy nie została wydana decyzja o zatrzymaniu statku, a skarga marynarza dotycząca kwestii objętych konwencją MLC nie została rozpatrzona na pokładzie statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery statku, starając się o uzyskanie od tego państwa, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych.

5. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku zaakceptowania planu działań naprawczych, aby zapewnić przechowywanie informacji oraz poinformowanie stron, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem z procedur przewidzianych prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, dyrektorowi

generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz organizacjom marynarzy i armatorów.

6. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje dane statystyczne i informacje dotyczące rozpatrzonych skarg dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.”;

- 8) załącznik nr 2 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 9) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

Załączniki
do rozporządzenia Ministra
Infrastruktury i Rozwoju z dnia
..... (poz. ...)

Załącznik Nr 1

ZAŁĄCZNIK Nr 2

**LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH INSPEKCJI (O
KTÓRYCH MOWA W § 14 UST. 1 PKT 1)**

Załącznik Nr 1

ZAŁĄCZNIK Nr 2

**LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH INSPEKCJI (O
KTÓRYCH MOWA W § 14 UST. 1 PKT 1)**

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (International Tonnage Certificate).
2. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passanger Ship Safety Certificate)
 - Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (Cargo Ship Safety Construction Certificate),
 - Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (Cargo Ship Safety Equipment Certificate),
 - Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (Cargo Ship Safety Radio Certificate),
 - Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (Exemption certificate, including, where appropriate, the list of cargoes),
 - Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (Cargo Ship Safety Certificate).
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (International Ship Security Certificate - ISSC).
4. Zapis historii statku (Continous Synopsis Record - CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk)
 - Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).
6. Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)
 - Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem. (Certificate of

Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).

7. Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (International Oil Pollution Prevention Certificate).
8. Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk).
9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (International Load Line Certificate)
- Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (International Load Line Exemption Certificate).
10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (Oil Record Book, parts I and II).
11. Książka zapisów ładunkowych (Cargo Record Book).
12. Certyfikat bezpiecznej obsługi (Minimum Safe Manning Document).
13. Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW (Certificates or any other documents required in accordance with the provisions of the STCW).
14. Świadectwa lekarskie (Medical certificates).
15. Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (Table of shipboard working arrangements).
16. Rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Records of hours of work and rest of seafarers).
17. Informacje o stateczności (Stability Booklet and information).
18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z Kodeksem ISM (Copy of the Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention).
19. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji) (Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the recognized organisation in question - only to be required if the ship maintains its class with a recognized organisation).
20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods).

21. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację (High Speed Craft Certificate and Permit to Operate High Speed Craft).
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunkowy (Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan).
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia (Ship's log book with respect to the records of test and drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliance and arrangements and of the fire fighting appliances and arrangements).
24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (Special Purpose Ship Safety Certificate).
25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (MODU) (Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate).
26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej - zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (for oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last balast voyage).
27. Rozkład alarmowy, plan kontroli przeciwpożarowej, statkowy podręcznik ochrony przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich - plan zabezpieczenia niezatapialności (The muster list, fire control plan, fire safety operational booklet and for passenger ships - a damage control plans and booklets).
28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym (Shipboard oil Pollution Emergency Plan).
29. Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej) (Survey reports files in case of bulk carriers and oil tankers).
30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach inspekcji państwa portu (Reports of previous port State control inspections).
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym współczynniku A/A (for ro ro passenger ships - information on the A/A maximum ratio).
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna (Document of authorisation for the carriage of grain).
33. Poradnik mocowania ładunków (Cargo Securing Manual).
34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych (Garbage Management Plan and Garbage Record Book).
35. System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich (Decision support system

for masters of passenger ships).

36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę na liniach regularnych. (SAR cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes).

37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (Lists of operational limitations for passenger ships).

38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (Bulk Carrier Booklet).

39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców (Loading and unloading plan for bulk carriers).

40. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992).

41. Świadczenia wymagane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Certificates required under Directive 2009/20/EC of European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims).

42. Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Certificate required under Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents).

43. Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (International Air Pollution Prevention Certificate).

44. Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza ściekami fekalnymi (International Sewage Pollution Prevention Certificate).

45. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001).

46. Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego lub Deklaracja systemu przeciwporostowego (International Anti-fouling System Certificate, or Declaration of Anti-fouling System), uzupełnione Protokołem systemu przeciwporostowego (Record of afs).
47. Morski certyfikat pracy (Maritime labour certificate).
48. Deklaracja zgodności (Declaration of maritime labour compliance, parts I and II).
49. Certyfikat okrętowy lub inny dokument stanowiący dowód państwowej przynależności statku (Certificate of Registry or other document of nationality (UNCLOS)).
50. Informacja o właściwościach manewrowych (Manoeuvring Booklet and information).
51. Dokumentacja przydatności do eksploatacji z pomieszczeniem maszynowym okresowo bezwachtowym (Unattended Machinery spaces (UMS) evidence).
52. Raport testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO (LRIT Conformance Test Report).
53. Kopia certyfikatu zgodności rejestratora danych z podróży (VDR) wydanego przez jednostkę testującą, z datą badania zgodności i opisem warunków badania (Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR).
54. Raport z testu urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (AIS test report).
55. Karta charakterystyki ładunku (Material Safety Data Sheets (MSDs)).
56. Certyfikat zgodnie z wymogami Kodeksu INF (Certificate of Fitness, International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).
57. Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances).
58. Program oceny stanu technicznego ((Interim) Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)).
59. Zapisy systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu oleju (For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage).
60. Plan operacji przeladunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS) oraz Zapisy operacji STS (STS Operation Plan and Records of STS Operations).
61. Podręcznik procedur i instalacji w odniesieniu do chemikaliowców (Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers)).
62. Zapisy dotyczące operacji przejścia na inny rodzaj paliwa (Logbook for fuel oil change-

over).

63. Świadczenie uznania typu spalarki okrętowej (Type approval certificate of incinerator).

64. Dokumenty dostawy paliwa (Bunker delivery note).

65. Międzynarodowe Świadczenie Efektywności Energetycznej (International Energy Efficiency Certificate).

66. Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP)(Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)).

67. Kartoteka techniczna EEDI (EEDI Technical File).

68. Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (Świadectwo EIAPP)(Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)).

69. Kartoteka techniczna NOx (Technical files).

70. Książka zapisów parametrów silnika (Record book of engine parameters).

71. Książka inspekcji sprzętu przeładunkowego (Cargo Gear Record Book).

Załącznik Nr 2

ZALĄCZNIK Nr 6

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

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

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

Poniższa szczegółowa lista uchybień, warunkujących zatrzymanie statku w odniesieniu do poszczególnych konwencji nie wyczerpuje wszystkich okoliczności, w których może być podjęta decyzja o zatrzymaniu statku.

1. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy:

- 1) uchybienie niepozwalające na właściwą pracę napędu statku lub dotyczące innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych;
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zębach, 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 szybkozamykających - 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, sygnalizacji wzrokowej lub 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, rozdz. V, правило 16.2;
 - 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;
 - 13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zgodnie z instrukcją Memorandum Paryskiego;
 - 14) liczba, skład lub dokumenty kwalifikacyjne załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady;
 - 15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z Konwencją SOLAS, rozdz. XI, Prawidło 2.
2. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC):
 - 1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku;
 - 2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające;
 - 3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu;
 - 4) źródła zapłonu w miejscach pożarowo niebezpiecznych;
 - 5) niedopełnienie wymagań specjalnych;
 - 6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik;
 - 7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych.
 3. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC):
 - 1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczących ładunku;
 - 2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomieszczeń usługowych;
 - 3) utrata gąszczelności grodzi, przez które przechodzą wały napędzające pompy i

sprężarki;

- 4) niesprawne systemy: zamykania drzwi gazoszczelnych, wentylacji i alarmowania śluz powietrznych;
- 5) brak lub uszkodzone zawory instalacji ładunkowej;
- 6) brak lub uszkodzone systemy rozładowania ciśnienia (nadmiarowe zawory ciśnieniowe);
- 7) instalacje elektryczne stwarzające ryzyko pożaru lub wybuchu produktów palnych;
- 8) niedziałające wentylatory w części ładunkowej;
- 9) niedziałające alarmy wysokiego - i jeśli wymagane - niskiego ciśnienia na zbiornikach ładunkowych;
- 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów oraz wizualne i dźwiękowe systemy alarmowania o wykrytych gazach;
- 11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.

4. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 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 luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych;
- 5) przeładowanie;
- 6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

5. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 1 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm;
- 2) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym

niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż;

3) brak książki zapisów olejowych;

4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zęzowym i wód zaolejonych;

5) brak zbioru sprawozdań z rozszerzonych przeglądów lub jego niezgodność z prawidłem 20 Konwencji MARPOL.

6. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 2 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

1) brak podręcznika procedur i stosowania urządzeń (P&A);

2) ładunek nie jest określony według kategorii;

3) brak książki ładunkowej;

4) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa;

5) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

7. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 5 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

1) brak planu postępowania ze śmieciami;

2) brak książki zapisów śmieciowych;

3) nieznanomość planu postępowania ze śmieciami przez załogę statku.

8. Zagadnienia związane z konwencją STCW i przepisami Unii Europejskiej o wyszkoleniu i kwalifikacjach marynarzy¹⁾

1) Nieprzedstawienie przez marynarzy dokumentu kwalifikacyjnego, dowodu posiadania takiego dokumentu, posiadania ważnego potwierdzenia uznania lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wniosek o potwierdzenie.

2) Dowód, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono;

3) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań Certyfikatu bezpiecznej obsługi wydanego przez administrację państwa bandery;

4) brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery;

5) nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego;

- 6) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom;
 - 7) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.
9. Obszary objęte Konwencją MLC:
- 1) niewystarczające zapasy żywności na podróż do następnego portu;
 - 2) niewystarczające zapasy wody pitnej na podróż do następnego portu;
 - 3) niewłaściwe warunki sanitarne na statku;
 - 4) brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury;
 - 5) niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
 - 6) znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych;
 - 7) wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachtce po rozpoczęciu podróży lub na następnych wachtach;
 - 8) warunki na statku nie spełniają wymogów w odniesieniu do bezpieczeństwa życia, zdrowia i stanu ochrony marynarzy;
 - 9) uchybienie stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC (w tym praw marynarzy), odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku, wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy deklaracji zgodności statku.
10. Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale mogą stanowić podstawę do wstrzymania operacji:
- 1) niebezpieczne połączenie statku z lądem;
 - 2) niebezpieczne postępowanie załogi statku w sytuacjach podanych poniżej:
 - a) praca bez niezbędnego wyposażenia ochronnego,
 - b) praca w pobliżu niezabezpieczonych otworów,
 - c) praca na wysokości bez pasa bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości,
 - d) praca w przestrzeniach zamkniętych bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;

- 3) niebezpiecznie prowadzone prace, którym towarzyszy wytwarzanie wysokich temperatur, włączając w to prace spawalnicze, bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 4) operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przed zanieczyszczeniami, pozostające pod nadzorem osoby nie posiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji;
- 5) operacje ładunkowe z wykorzystaniem nie spełniających wymogów bezpieczeństwa, nietestowanych lub nieutrzymanych (niekonserwowanych) należycie statkowych urządzeń przeładunkowych;
- 6) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu (konserwacji) systemu gazu obojętnego;
- 7) inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Paryskiego Memorandum, odnoszące się do specyficznych typów statków.

1) Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 3.12.2008 r., str. 33) wdrożona do polskiego porządku prawnego przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwane dalej „rozporządzeniem zmieniającym”, wykonuje upoważnienie ustawowe zawarte w art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia podyktowana została koniecznością transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Zgodnie z art. 2 ww. dyrektywy państwa członkowskie mają obowiązek wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy do dnia 21 listopada 2014 r.

W dniu 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) przyjęła Konwencję o pracy na morzu, zwaną dalej "Konwencją MLC", z zamiarem stworzenia jednego spójnego dokumentu obejmującego wszystkie uaktualnione normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, a także podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy. Konwencja_MLC określa normy pracy na morzu dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statków, na których pływają.

W dniu 27 grudnia 2011 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował Konwencję MLC. W dniu 3 maja 2012 r. dokumenty ratyfikacyjne zostały przekazane na ręce Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie.

Zmiana dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu miała na celu zapewnienie egzekwowania przepisów Konwencji MLC przez inspekcję państwa portu oraz wprowadzenia jednolitych i zharmonizowanych mechanizmów na poziomie UE w tym zakresie.

W związku z koniecznością transpozycji przepisów dyrektywy 2013/38/UE do krajowego porządku prawnego projekt rozporządzenia przewiduje poniżej opisane zmiany w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597), zwanego dalej „rozporządzeniem”.

Zmiany w § 2 wiążą się z potrzebą zaktualizowania metryki oraz dodania definicji dokumentów wydawanych zgodnie z Konwencją MLC.

§ 13 ust. 2 określający nieprzewidziane okoliczności, które zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy mogą być podstawą przeprowadzenia inspekcji dodatkowej, wymagał uzupełnienia o punkt dotyczący sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego plan taki został uzgodniony.

Wymienione w § 16 rozporządzenia okoliczności przeprowadzania bardziej szczegółowej inspekcji uzupełniono, zgodnie z art. 1 ust 2 lit. a dyrektywy 20013/38 o okoliczność, że statek podnosi banderę państwa niebędącego stroną konwencji stanowiących instrument inspektora PSC, które wymieniono w § 2 pkt 1 rozporządzenia. Jednocześnie określone w ust. 2 wyraźne powody do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji rozszerzono o zagadnienia z zakresu Konwencji MLC. Dodano przepis §18a określając dodatkowe szczegóły w zakresie sposobu przeprowadzania inspekcji rozszerzonej, zgodnie z art. 1 ust 7 dyrektywy 2013/38/UE. Tryb przeprowadzania inspekcji wymagał również uzupełnienia o określenie kolejnych czynności organu inspekcyjnego w sytuacji, jeśli do zatrzymania statku lub wstrzymania operacji doszło z uwagi na braki dotyczące warunków życia i pracy na pokładzie, stwarzających wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub stanu ochrony marynarzy lub występowanie uchybień, stanowiących poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC, zgodnie z art. 1 ust. 10 lit. a dyrektywy 2013/38/UE. W takich okolicznościach organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym administrację państwa bandery statku zwracając się z prośbą o odpowiedź w określonym terminie oraz zapraszając jej przedstawiciela do udziału w inspekcji. Organ inspekcyjny niezwłocznie informuje też stosowne organizacje marynarzy i armatorów statków. Natomiast decyzja o zwolnieniu statku z zatrzymania lub decyzja o cofnięciu wstrzymania operacji może być wydana przez organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień lub zaakceptowano plan działań naprawczych, który zostanie niezwłocznie wdrożony. Przewidziano również, zgodnie z art.1 pkt 10 dyrektywy 2013/38/UE, że zanim organ inspekcyjny zaakceptuje plan działań naprawczych, może skonsultować się z państwem bandery statku. Zgodnie z art. 1 ust. 9 dyrektywy 2013/38/UE w § 1 ust. 7 (§25a) w rozporządzeniu zmieniającym określono sposób postępowania inspektora i tryb przeprowadzania inspekcji w sytuacji, w której skarga złożona w zgodnie z art. 56 ustawy dotyczy zagadnień z obszaru objętego Konwencją MLC. W takim przypadku wstępna ocena, o której mowa w art. 56 ust. 2 ustawy, obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano z pokładowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawidło 5.1.5 Konwencji MLC. Inspektor stara się zapewnić rozpatrzenie skargi na pokładzie statku. W przypadku gdy nie ma podstaw do zatrzymania statku, a skarga marynarza nie została rozpatrzona na pokładzie statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery statku, starając się o uzyskanie od tego państwa, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Jeśli jednak opisane wyżej działania nie przyniosą oczekiwanych skutków, aby zapewnić przechowywanie informacji oraz poinformowanie stron, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur przewidzianych prawem, organ inspekcyjny może, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazać kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz organizacjom marynarzy i armatorów. Dyrektywa przewiduje również, że organ inspekcyjny regularnie przekazuje dane statystyczne i informacje dotyczące rozpatrzonych skarg dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy. Załączniki nr 2 i 6 do rozporządzenia zostały zastąpione odpowiednio załącznikami nr 1 i 2 do rozporządzenia zmieniającego. Lista certyfikatów i dokumentów podlegających inspekcji, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia wymagała uzupełniania m.in. o morski certyfikat pracy, o którym mowa w prawidło 5.1.3 Konwencji MLC oraz deklarację zgodności, o której mowa w prawidło 5.1.3 Konwencji MLC. Natomiast szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku zostały uzupełnione o obszary objęte Konwencją MLC.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Organizacje o charakterze lobbingowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.msw.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Dorota Pyć – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch – Sieradzka, starszy specjalista, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. 22 630 15 64, sonia.knobloch-sieradzka@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.06.2014 r.</p> <p>Źródło: Dyrektywa 2013/38/UE</p> <p>Nr w wykazie prac: 449</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Procedowanie projektu wynika z pilnej konieczności wprowadzenia przepisów wdrażających dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (termin wdrożenia: 21 listopada 2014 r.). Zmiana dyrektywy 2009/16/WE nastąpiła w związku z wejściem w życie Konwencji MLC, określającej normy w zakresie warunków życia i pracy na morzu dla marynarzy niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statków, na których pływają.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt przewiduje uzupełnienie i zmodyfikowanie przepisów w zakresie nieprzewidzianych okoliczności uzasadniających możliwość przeprowadzenia inspekcji statku, rozszerzenia katalogu braków stanowiących podstawę do zatrzymania statku o braki z zakresu Konwencji MLC oraz procedury postępowania w sytuacji skargi członka załogi statku dotyczącej zagadnień z zakresu Konwencji MLC. Oczekiwany efekt jest implementacja przepisów dyrektywy 2013/38/UE prowadząca w szerokiej perspektywie do poprawy jakości życia i pracy na statkach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z dyrektywy 2013/38/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pracownicy administracji morskiej w których zakres obowiązków wchodzi sprawy z zakresu inspekcji państwa portu, w tym inspektorzy inspekcji państwa portu	15 Inspektorów PSC, w tym Krajowy Koordynator PSC; 2 pracowników administracyjnych oraz ok. 10 innych pracowników administracji morskiej wykonujących zadania związane z PSC.	UMG, szacunki własne MIR	Rozszerzenie zakresu inspekcji o sprawy związane z Konwencją MLC Konieczność przeszkolenia w zakresie Konwencji MLC oraz dyrektywy 2013/38. Konieczność przekazywania informacji i danych statystycznych dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy
Armatorzy, kapitanowie i załogi statków	W 2013 r. przeprowadzono 266 inspekcji PSC statków o obcej przynależności.	system THETIS (KE)	Zmiana procedur inspekcjonowania statku. Zmiana procedowania skarg członków załogi statku w zakresie spraw objętych Konwencją MLC.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

1. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków fedmaryb@fedmaryb.org.pl
2. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” szczecin@nms.org.pl
3. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy gdynia@psu-pl.org; szczecin@psu-pl.org; swinoujscie@psu-pl.org
4. NSZZ „Solidarność” przewodn@solidarnosc.org.pl
5. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych guz@opzz.org.pl
6. Forum Związków Zawodowych biuro@fzz.org.pl
7. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów- info@zzkptiof.nw.pl

8. Business Centre Club – Związek Pracodawców biuro@bcc.org.pl
9. Polska Konferencja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan” lewiatan@pkpplewiatan.pl
10. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej p.rogowiecki@pracodawcyrp.pl
11. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
12. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
13. Polska Żegluga Morska pzmmanagement@polsteam.com.pl
14. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl
15. Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl
16. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
17. Krajowa Izba Gospodarcza kig@kig.pl
18. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dane i szacunki własne MliR.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	--	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
Niemierzalne	Załugi statków o obcej przynależności i	Poprawa jakości życia i pracy na statkach.							

	o polskiej przynależności	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia. Projektowane regulacje będą mogły wywrzeć pozytywny wpływ na warunki pracy polskich marynarzy zatrudnionych na statkach obcych bander zawijających do polskich portów.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia odpowiednio zmieni procedury przeprowadzania inspekcji państwa portu.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Przewiduje się, że w okresie ok. 5 lat od wejścia w życie projektowanego rozporządzenia będzie miała miejsce wizyta Komisji Europejskiej mająca na celu monitorowanie implementacji dyrektyw 2013/38/UE. Miernikiem będzie liczba stwierdzonych przez Komisję uchybień.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		
www.inforlex.pl		

TABELA ZGODNOŚCI

1.	Tytuł dyrektywy
	<p>DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu</p>
2.	Organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy
	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
3.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy
	<p>1. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 268, poz. 1368, z późn. zm.), zwana dalej :”ustawą o bezpieczeństwie morskim”</p> <p>2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597), zwane dalej „rozporządzeniem PSC”</p> <p>3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia ... zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu (PROJEKT), zwane dalej „rozporządzeniem zmieniającym PSC”</p>

4.	przepis dyrektywy 2013/38/UE/ przepis dyrektywy 2009/16/WE	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	ocena stanu transpozycji
	Preambuła	-	nie wymaga transpozycji
	Art. 1 pkt 1 lit. a Art. 2	§ 2 pkt 1 lit. d rozporządzenia PSC oraz § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia zmieniającego PSC Art. 5 pkt 33 lit. f ustawy o bezpieczeństwie morskim § 2 pkt 1 lit b rozporządzenia PSC	pełna transpozycja
	Art. 1 pkt 1 lit. b Art. 2	§ 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
	Art. 1 pkt 1 lit. c Art. 2	-	nie wymaga transpozycji
	Art. 1 pkt 2 Art. 3	§ 4 rozporządzenia PSC § 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia zmieniającego PSC § 1 pkt 5 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji

Art. 1 pkt 3 <i>Art. 8 ust. 4</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 4 <i>Art. 10 ust. 3</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 5 <i>Art. 14 ust. 4</i>	§ 18 rozporządzenia PSC	pełna transpozycja
Art. 1 pkt 6 <i>Art. 15 ust. 4</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 7 <i>Art. 17</i>	§ 1 pkt 4 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
Art. 1 pkt 8 <i>Art. 18</i>	art.56 ust. 4 i 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim	pełna transpozycja
Art. 1 pkt 9 <i>Art. 18a</i>	§ 1 pkt 7 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
Art. 1 pkt 10 <i>Art. 19</i>	Art. 43 ust. 1 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim § 1 pkt 6 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
Art. 1 pkt 11 <i>Art. 23 ust. 5</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 12 <i>Art. 27</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 13 <i>Art. 30a i 30b</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 14 <i>Art. 31</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 15 <i>Art. 32</i>	-	nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 16 <i>Art. 33</i>		nie wymaga transpozycji
Art. 1 pkt 17 <i>Załącznik I</i>	§ 1 pkt 2 lit. b	trwa proces transpozycja
Art. 1 pkt 18 <i>Załącznik IV</i>	§ 1 pkt. 8 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
Art. 1 pkt 19 <i>Załącznik V</i>	§ 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji
Art. 1 pkt 20 <i>Załącznik X</i>	§ 1 pkt. 9 rozporządzenia zmieniającego PSC	trwa proces transpozycji

Art. 2	-	nie wymaga transpozycji
Art. 3	-	nie wymaga transpozycji
Art. 4	-	nie wymaga transpozycji