



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-105-10

Druk nr 4463 cz. I

Warszawa, 20 lipca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

- o bezpieczeństwie morskim z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o bezpieczeństwie morskim¹⁾²⁾

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

²⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE L 113 z 30.04.1992, str. 19 – 36, z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997, str. 25, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy 99/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.),
- 6) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 7) dyrektywy 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33),
- 8) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 9) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 10) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101),
- 11) dyrektywy 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132),
- 12) dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.),
- 13) dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1),
- 14) dyrektywy 2010/36/UE z dnia 1 czerwca 2010 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1),

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.

Art. 2. Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33, art. 62 ust. 1 pkt 1, 3 i 4, art. 101 ust. 1 i art. 115, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.

Art. 3. 1. Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) statków morskich o polskiej przynależności;
- 2) statków morskich 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. Do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.

Art. 4. 1. Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem przypadków w niej określonych, nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie dotyczących obowiązku zgłaszania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku przed wejściem lub wyjściem z portu oraz uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z portu, nie stosuje się do:

- 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;
- 2) statków rybackich o długości do 24 m, z zastrzeżeniem ust. 3;
- 3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;

15) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

- 4) jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m;
- 5) jachtów komercyjnych o długości do 24 m, o których mowa w art. 5 pkt 9 lit. d;
- 6) paliwa na statkach o pojemności brutto poniżej 1 000 oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.

3. Przepisy ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków stosuje się do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 15 m w zakresie obowiązku wyposażenia tych statków w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS).

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

Art. 5. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) statku – należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;
- 2) 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 używane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;
- 3) statku rybackim – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza;
- 4) statku pasażerskim – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 5) promie pasażerskim typu ro-ro – należy przez to rozumieć statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;
- 6) statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia – należy przez to rozumieć statki używane wyłącznie do:
 - a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych,
 - b) ratowania życia na morzu,

- c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne,
 - d) obsługi oznakowania nawigacyjnego,
 - e) wykonywania ustawowych zadań Służby Celnej,
 - f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów,
 - g) łamania lodów;
- 7) jachcie morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, o napędzie żaglowym lub mechanicznym;
- 8) jachcie rekreacyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;
- 9) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:
- a) odpłatnym czarterowaniu statku wraz z załogą,
 - b) odpłatnym przewozie osób,
 - c) odpłatnych rejsach szkoleniowych,
 - d) odpłatnym czarterowaniu statku bez załogi,
 - e) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,
 - f) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku;
- 10) jachcie śródlądowym – należy przez to rozumieć statek żeglugi śródlądowej o napędzie żaglowym lub mechanicznym przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w rozumieniu przepisów ustawy o żegludze śródlądowej;
- 11) działaniach statek-port – należy przez to rozumieć działania wywołujące bezpośredni wpływ na statek związane z przemieszczaniem osób, ładunku lub zaopatrzenia;
- 12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich zapewniającą połączenie pomiędzy co najmniej dwoma portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem lub odbywającą się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać jej cykliczny charakter;

- 13) pasażerskiej żegludze krajowej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich uprawianą przez statki pasażerskie pomiędzy portami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 14) międzynarodowej żegludze pasażerskiej – należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich statkiem pasażerskim inną niż pasażerska żegluga krajowa;
- 15) informacji dotyczącej identyfikacji statku – należy przez to rozumieć podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa oraz, o ile statek posiada, sygnał rozpoznawczy oraz numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI;
- 16) organizacji – należy przez to rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami;
- 17) uznanej organizacji – należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;
- 18) przepisach klasyfikacyjnych – należy przez to rozumieć wymagania uznanej organizacji w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń oraz wyposażenia, a także utrzymania statku oraz procedur przeprowadzania przeglądów statku;
- 19) przeglądzie statku – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez organizację w celu potwierdzenia zgodności z przepisami klasyfikacyjnymi dla wydania świadectwa klasy;
- 20) świadectwie klasy – należy przez to rozumieć dokument wydany przez uznaną organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej uznanej organizacji;
- 21) certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;
- 22) dacie rocznicowej – należy przez to rozumieć dzień i miesiąc każdego roku, taki sam jak w dacie upływu ważności danego certyfikatu;
- 23) inspekcji – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez:
 - a) państwo bandery, inne państwo na zlecenie państwa bandery lub uznaną organizację w imieniu państwa bandery, w celu potwierdzenia, że statek i jego załoga spełniają wymagania określone w przepisach krajowych i międzynarodowych,

- b) państwo portu zgodnie z postanowieniami Memorandum Paryskiego;
- 24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć porozumienie Państw Europejskich, Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu, podpisane w Paryżu 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77);
- 25) regionie Memorandum Paryskiego – należy przez to rozumieć obszar geograficzny, w którym państwa-strony Memorandum Paryskiego przeprowadzają inspekcje na podstawie postanowień tego Memorandum;
- 26) systemie THETIS – należy przez to rozumieć system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego;
- 27) priorytecie I lub priorytecie II – należy przez to rozumieć element opisujący status statku w systemie THETIS, określający obowiązek przeprowadzenia inspekcji statku, zależny od profilu ryzyka statku, a także czasu jaki upłynął od ostatniej inspekcji oraz zaistnienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych okoliczności;
- 28) profilu wysokiego, profilu średniego lub profilu niskiego ryzyka – należy przez to rozumieć element systemu THETIS opisujący statek w zależności od parametrów określonych w przepisach Unii Europejskiej w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, decydujący o priorytecie inspekcji statku, zakresie i częstotliwości jej przeprowadzania;
- 29) zatrzymaniu statku – należy przez to rozumieć decyzję zakazującą wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej;
- 30) wstrzymaniu operacji – należy przez to rozumieć decyzję zakazującą kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane uchybienia, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;
- 31) zakazie wejścia do portu – należy przez to rozumieć decyzję wydaną kapitanowi lub armatorowi statku skutkującą, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu, zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwicowisk państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 32) zakazie używania statku – należy przez to rozumieć decyzję zabraniającą uprawiania regularnej żeglugi promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego wydaną zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi systemu

obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;

33) umowach międzynarodowych – należy przez to rozumieć:

- a) Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372) zwaną dalej „Konwencją SOLAS”,
- b) Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 33, poz. 282), zwaną dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”,
- c) Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwaną dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”,
- d) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwaną dalej „Konwencją MARPOL”,
- e) 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), zwaną dalej „Konwencją TONNAGE”,
- f) Międzynarodową konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisaną w Londynie dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851);

- 34) Kodeksie ISM – należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określony w rozdziale IX Konwencji SOLAS;
- 35) państwie członkowskim Unii Europejskiej – należy przez to rozumieć również państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 36) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej.

Art. 6. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, ustanawiane w szczególności przez:

- 1) Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
- 2) Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA);
- 3) Międzynarodową Organizację Hydrograficzną (IHO).

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej mając na uwadze upowszechnianie zasad dobrej praktyki morskiej może wydać, w drodze obwieszczenia, informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez organizacje międzynarodowe w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji.

Art. 7. 1. Na potrzeby administracji morskiej terenowe organy administracji morskiej tworzą elektroniczną bazę danych o statkach o polskiej przynależności.

2. Baza danych, o której mowa w ust. 1, zawiera informacje dotyczące:

- 1) identyfikacji statku;
- 2) przeprowadzanych przeglądów i inspekcji państwa bandery;
- 3) uznanych organizacji uczestniczących w klasyfikacji i certyfikacji statku;
- 4) organu, który przeprowadził inspekcję statku w ramach kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji;

- 5) wyników inspekcji przeprowadzonych w ramach inspekcji państwa portu, w szczególności dotyczących uchybień i zatrzymań statku;
- 6) wypadków i incydentów morskich;
- 7) identyfikacji statków, które zmieniły banderę z polskiej na obcą w ciągu ostatnich 12 miesięcy;
- 8) innych danych o statkach o polskiej przynależności uznanych za istotne przez organy administracji morskiej.

3. Informacje, o których mowa w ust. 2:

- 1) pkt 4 i 5 – przekazuje armator statku o polskiej przynależności;
- 2) pkt 6 – przekazują podmioty właściwe do prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich;
- 3) pkt 7 – przekazują podmioty prowadzące rejestr statków o polskiej przynależności.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia bazy danych o statkach o polskiej przynależności, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji o tych statkach, warunki dostępu właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej do informacji zamieszczonych w bazie oraz zakres ich wykorzystania, mając na uwadze potrzebę zapewnienia dostępności informacji zamieszczonych w bazie oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.

Art. 8. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.

2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.

Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO³⁾. Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.

2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z przepisów IMO – Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO⁴⁾, poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.

3. Audyt, o którym mowa w ust. 1, poprzedza się przeprowadzaniem audytów wewnętrznych w urzędach, służbach i innych podmiotach realizujących zadania, o których mowa w ust. 2. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przygotowania administracji morskiej do audytu IMO, a w szczególności tryb organizacji i przeprowadzania audytów wewnętrznych, jednostki nimi objęte oraz tryb usuwania uchybień stwierdzonych w wyniku audytu IMO, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i sprawnego przygotowania i przebiegu audytu IMO.

Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.

Rozdział 2

Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie

³⁾ Rezolucja IMO A.974 (24) – Ramy i procedury systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO, przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r. w zakresie zobowiązań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego wynikających z rezolucji IMO A.996(25) – Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO, 2007 (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).

⁴⁾ Rezolucja IMO A.996(25) – Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO, 2007, przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 29 listopada 2007 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).

Art. 11. 1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w:

1) umowach międzynarodowych;

2) przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899), zwanej dalej „ustawą o wyposażeniu morskim”;

3) przepisach ustawy.

2. Niezależnie od spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, statek może być dopuszczony do żeglugi tylko wówczas, jeżeli odpowiada wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonym w:

1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);

2) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512);

3) Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, przyjętej w Genewie dnia 29 października 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454).

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób na statkach, dla statków podlegających umowom międzynarodowym, może, w drodze rozporządzenia:

1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez organizację;

2) określić warunki uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację, za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;

3) zwiększyć wymagania wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia w stosunku do wymagań określonych tymi umowami, zgodnie z ich przepisami;

4) wyłączyć statki podlegające umowom międzynarodowym spod działania niektórych postanowień tych umów, zgodnie z ich przepisami.

4. W przypadku uznania przepisów klasyfikacyjnych organizacji innej niż uznana organizacja, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje informację w tej sprawie Komisji Europejskiej oraz pozostałym państwom członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 12. 1. Statek niepodlegający umowom międzynarodowym może być używany w żegludze morskiej, jeżeli jego budowa, stałe urządzenia i wyposażenie zapewniają bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwo życia i zdrowia osób na nim przebywających, z uwzględnieniem wymagań umów międzynarodowych, w zakresie określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób przebywających na statkach, z uwzględnieniem, dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m, przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.

Art. 13. 1. Statek powinien mieć wyznaczoną wolną burtę zgodnie z postanowieniami Konwencji o liniach ładunkowych.

2. Organem właściwym do wyznaczenia wolnej burty jest dyrektor urzędu morskiego.

3. Statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje świadectwo wolnej burty oraz znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku.

4. Za czynności związane z wydaniem świadectwa wolnej burty pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

5. Opłata, o której mowa w ust. 4, stanowi dochód budżetu państwa.

6. W przypadku gdy świadectwo wolnej burty wydaje uznana organizacja, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty, uwzględniając postanowienia Konwencji o liniach ładunkowych.

Art. 14. 1. Statek powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Statek wyposażony w urządzenie systemu AIS powinien utrzymywać je w działaniu ciąglem z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe lub przepisy IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu AIS, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 15. 1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) albo uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), spełniający wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków, które mogą być wyposażone w S-VDR oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR albo S-VDR, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 16. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS, z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 1.

2. Statek wyposażony w urządzenie systemu LRIT powinien utrzymywać je w działaniu ciąglem z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe lub przepisy IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu urządzenia systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego

właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia tego urządzenia.

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

- 1) kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenia systemu LRIT, mając na uwadze pojemność brutto, rodzaj, rok budowy, rejon żeglugi statków oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,
- 2) warunki przekazywania danych z urządzeń systemu LRIT do Centrum Danych LRIT – z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 17. 1. Stacje atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych, podlegają, zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, uznawaniu oraz nadzorowi dyrektora urzędu morskiego.

2. Uznania dokonuje się, w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej stacji atestacji oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania jest świadectwo uznania.

3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu w okresach rocznych.

4. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić kontrole sprawdzające w celu stwierdzenia, czy stacja atestacji w okresie ważności świadectwa uznania spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.

5. Na podstawie negatywnych wyników kontroli dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, cofa uznanie lub odmawia wydania świadectwa uznania.

6. Za przeprowadzenie kontroli i wydanie świadectwa uznania pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

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

- 1) szczegółowe warunki i tryb uznawania stacji atestacji,
- 2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji,
- 3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji

– kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego przeprowadzania atestacji urządzeń i wyposażenia statku, z uwzględnieniem wymagań Konwencji SOLAS.

Rozdział 3

Inspekcje statku

Oddział 1

Inspekcja państwa bandery

Art. 18. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, 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.⁵⁾).

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania, a także rodzaje i wzory dokumentów jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.

4. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, rodzaje przeglądów i inspekcji, oraz tryb ich dokonywania, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.

5. Organy inspekcyjne mogą powierzyć przeprowadzenie określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji.

6. Organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2, mogą zwrócić się do organu inspekcyjnego innego państwa o przeprowadzenie inspekcji państwa bandery i wydanie

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159.

odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat został wydany.

7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery.

8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie oraz wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków.

9. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

10. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje również osobie wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora oraz tej osoby, a także potrzebą określenia jednolitego wzoru tego dokumentu.

Art. 19. 1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:

- 1) zgłosić statek do inspekcji państwa bandery;
- 2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej;
- 3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji państwa bandery, przedłożyć żądane dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;
- 4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji państwa bandery.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, zalicza się do kosztów eksploatacji statku.

3. Inspekcję państwa bandery przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 20. 1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:

- 1) wstępnej – przeprowadzanej przed wpisaniem statku do polskiego rejestru okrętowego lub w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;
- 2) rocznej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie;
- 3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu;
- 4) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed utratą jego ważności i nie później niż w dniu utraty ważności tego certyfikatu;
- 5) doraźnej – przeprowadzanej 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 przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty.

2. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również:

- 1) po zatrzymaniu statku – w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania;
- 2) przed wyjściem statku z polskiego portu, dla statku:
 - a) okazjonalnie wychodzącego w podróż międzynarodową, lub który będzie poddany inspekcji państwa portu w następnym porcie zgodnie ze wskazaniem w systemie THETIS,
 - b) o profilu wysokiego ryzyka;
- 3) w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 4) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty;
- 5) z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

Art. 21. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie, czy wyposażenie statku:

- 1) odpowiada dokumentom w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim;
- 2) posiada znak zgodności lub
- 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.

2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie statku spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.

3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie statku może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935 oraz z 2010 r. Nr 107, poz. 679 i Nr 114, poz. 760).

4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.

Art. 22. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:

- 1) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności oraz certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentów tymczasowych;
- 2) rocznemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności;
- 3) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem;
- 4) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem ich ważności;
- 5) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami.

Art. 23. 1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty, określone na podstawie ust. 4. W certyfikatach ustala się okres ich ważności.

2. Organ inspekcyjny pobiera opłatę za:

- 1) przeprowadzenie inspekcji lub audytu,
- 2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego

– w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m – przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.

Art. 24. Jeżeli po przeprowadzeniu jednej z inspekcji, o których mowa w art. 20, zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku objętego inspekcją, statek ten nie może być użyty w żegludze bez poddania go ponownie odpowiedniej inspekcji.

Art. 25. 1. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 i art. 24, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

2. Nadzór techniczny organizacji sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.

3. Potwierdzeniem dokonania przeglądu, o którym mowa w ust. 1, jest ważne świadectwo klasy statku.

4. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i art. 24, powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić, w drodze decyzji, podmiot do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób znajdujących się na tych jachtach.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów klasyfikacyjnych w zakresie budowy i stałego wyposażenia tych jachtów.

3. Kontrolę nad podmiotami upoważnionymi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4. Za upoważnienie pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia, a także sposób przeprowadzania kontroli, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach oraz mając na uwadze rodzaj działalności prowadzonej przez te podmioty.

Art. 27. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone

nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, 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. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 28. 1. W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, dyrektor urzędu morskigo:

1) uzyskuje informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte;

2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza inspekcję wstępną weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.

2. Na żądanie dyrektora urzędu morskigo armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności, przed wpisem statku do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskigo o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskigo dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskigo stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do rejestru.

Art. 29. W przypadku zmiany przynależności statku z polskiej na obcą, jeżeli państwo, którego banderę będzie statek podnosił wystąpi o informacje dotyczące tego statku, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku przekaże temu państwu szczegółowe informacje na temat stanu bezpieczeństwa statku, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych uchybień, które nie zostały usunięte.

Art. 30. 1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu:

- 1) kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie przekazać informację o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku;
- 2) armator statku jest obowiązany dostosować statek do wymagań umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie stwierdzonych uchybień;
- 3) właściwy dyrektor urzędu morskiego nadzoruje dostosowanie statku do wymagań umów międzynarodowych.

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

- 1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu,
- 2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków,
- 3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskiego nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych
 - kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach.

Art. 31. Do statków o polskiej przynależności stosuje się odpowiednio przepisy art. 55 i 56.

Art. 32. 1. W przypadku, kiedy Rzeczpospolita Polska zostanie wpisana na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na szarą listę Memorandum Paryskiego, minister właściwy do spraw

gospodarki morskiej, w terminie 4 miesięcy od dnia opublikowania tych list, sporządzi i przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie zawierające analizę głównych przyczyn zaistniałej sytuacji i informację o podjętych działaniach.

2. Listy, o których mowa w ust. 1, oraz lista biała publikowane są co roku w ramach sprawozdania Memorandum Paryskiego, które zawiera klasyfikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich trzech lat.

Oddział 2

Inspekcja państwa portu

Art. 33. 1. Przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do:

- 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;
- 2) statków rybackich o długości do 24 m;
- 3) statków drewnianych o prostej konstrukcji o długości do 45 m;
- 4) jachtów rekreacyjnych;
- 5) jachtów komercyjnych odpłatnie czarterowanych bez załogi.

2. Inspekcje statków rybackich o długości co najmniej 24 m przeprowadza się w zakresie wymagań bezpieczeństwa określonych w rozdziale V Konwencji SOLAS oraz przepisach wydanych na podstawie art. 12 ust. 2 i art. 23 ust. 4.

Art. 34. Ilekroć w przepisach niniejszego oddziału jest mowa o porcie, należy przez to rozumieć również kotwiczowiska wchodzące w skład jego infrastruktury portowej.

Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich.

3. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję państwa portu przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu.

4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez

umowy międzynarodowe oraz wiedzę dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.

5. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

Art. 36. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza w okresie roku kalendarzowego inspekcje:

1) wszystkich statków o priorytecie I;

2) statków o priorytecie I oraz statków o priorytecie II, o łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego określonego przez Komisję Europejską.

2. W przypadku, gdy łączna liczba zawinięć do polskich portów statków o priorytecie I przekracza udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, organ inspekcyjny przeprowadza taką liczbę inspekcji statków o priorytecie I, która odpowiada co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, przy czym liczba nieprzeprowadzonych inspekcji statków o priorytecie I nie może być większa niż 30 % liczby takich statków zawijających do polskich portów.

3. W przypadku gdy łączna liczba zawinięć do polskich portów statków o priorytecie I i II jest mniejsza niż udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I oraz co najmniej 85 % liczby statków o priorytecie II, zawijających do polskich portów.

4. W przypadku gdy organ inspekcyjny nie może przeprowadzić inspekcji wszystkich statków o priorytecie I, liczba statków, których nie poddano inspekcji, nie może być większa niż:

1) 5 % liczby statków o priorytecie I i profilu wysokiego ryzyka;

2) 10 % liczby statków o priorytecie I i profilu innym niż wysokiego ryzyka.

5. Niezależnie od wartości procentowych, o których mowa w ust. 4, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z systemu THETIS okazjonalnie zawijają do portów państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 37. 1. Organ inspekcyjny może odroczyć inspekcję statku o priorytecie I w przypadku gdy:

- 1) inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu polskiego, o ile w tym okresie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w regionie Memorandum Paryskiego, a czas odroczenia nie przekracza 15 dni, albo
 - 2) inspekcja może zostać przeprowadzona w ciągu 15 dni w innym porcie zawinięcia w regionie Memorandum Paryskiego, pod warunkiem że właściwe władze państwa portu zawinięcia statku wyraziły zgodę na przeprowadzenie tej inspekcji.
2. W przypadku, gdy inne państwo-strona Memorandum Paryskiego nie przeprowadziło inspekcji statku o priorytecie I, a następnym portem zawinięcia tego statku jest port polski, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję tego statku.
3. Organ inspekcyjny może nie przeprowadzić inspekcji statku o priorytecie I, jeżeli:
- 1) w opinii organu inspekcyjnego przeprowadzenie inspekcji mogłoby powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego,
 - 2) postój na kotwiczowisku statku prowadzącego działania statek-port jest zbyt krótki do właściwego przeprowadzenia inspekcji lub
 - 3) postój statku w porcie ma miejsce jedynie w porze nocnej, rozumianej jako okres między godzinami 22.00 a 5.00, z tym że w przypadku statków regularnie zawijających tylko w porze nocnej inspekcja powinna zostać przeprowadzona w tej porze.

Art. 38. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje:

- 1) okresowe – w odstępach czasu zależnych od profilu ryzyka statku wynikających z systemu THETIS;
- 2) dodatkowe – niezależnie od czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji okresowej, w przypadku statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5;
- 3) ponowne – po usunięciu przez statek uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku lub zakazu wejścia do portu;
- 4) specjalne – dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną.

2. Inspekcję dodatkową przeprowadza się również w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5, jeżeli konieczność jej przeprowadzenia wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora.

Art. 39. 1. Z uwagi na zakres inspekcji organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje:

- 1) wstępne;
- 2) bardziej szczegółowe;
- 3) rozszerzone.

2. Kwalifikowania statków do inspekcji, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny dokonuje zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 58.

Art. 40. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte.

2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w każdym przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.

3. Zakres inspekcji, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wyraźne powody do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, określają przepisy wydane na podstawie art. 58.

Art. 41.1. Organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku należącego do kategorii:

- 1) statków o profilu wysokiego ryzyka – w przypadku inspekcji okresowych;
- 2) statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat – w przypadku inspekcji okresowych;
- 3) statków, o których mowa w pkt 1 i 2 – w przypadku inspekcji dodatkowych, jeżeli konieczność przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora;

- 4) statków podlegających inspekcji ponownej, którym wydano zakaz wejścia do portu.
2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeżeli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące:
- 1) identyfikacji statku;
 - 2) planowanego czasu postoju statku w porcie;
 - 3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania;
 - 4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych;
 - 5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego;
 - 6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców.
3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy inspekcja rozszerzona nie zostanie przeprowadzona, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje statek o tym fakcie.
4. Armator lub kapitan statku podlegającego inspekcji rozszerzonej zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie tej inspekcji.
5. Statek pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji rozszerzonej, z zachowaniem środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów.
6. Przepisy ust. 2 – 5 stosuje się odpowiednio w przypadku inspekcji specjalnych przeprowadzanych dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich.

Art. 42. Po zakończeniu inspekcji, o której mowa w art. 39 ust. 1, inspektor inspekcji państwa portu sporządza raport i doręcza go kapitanowi statku.

Art. 43. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że:

- 1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia,

zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;

2) statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), gdy statek podlega takiemu obowiązkowi, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek.

2. Decyzjom, o których mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania dla zapewnienia, aby statek spełniał odpowiednie wymagania określone w umowach międzynarodowych.

4. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny, niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, doręcza decyzję kapitanowi statku, informując o jej wydaniu administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeżeli ma to zastosowanie, podmioty które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty. Do decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny załącza raport z przeprowadzonej inspekcji.

5. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia.

6. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w najbliższej stoczni remontowej, w której może być dokonana naprawa, uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku warunków gwarantujących, że statek w czasie przejścia morzem nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i osób na nim przebywających oraz dla innych statków, oraz zagrożenia dla środowiska morskiego.

7. O warunkach, o których mowa w ust. 6, organ inspekcyjny informuje właściwe władze państwa portu, w którym znajduje się stocznia remontowa, oraz właściwe władze państwa bandery statku albo najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty.

8. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 6, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.

9. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców⁶⁾, albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.

10. W przypadku gdy uchybienie polega na braku wyposażenia statku w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) i nie może ono zostać usunięte w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny postępuje zgodnie z ust. 6 i 7 albo zezwala, w drodze decyzji, na wyjście statku z portu, nakazując usunięcie uchybienia w terminie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji.

11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.

12. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.

Art. 44. 1. W przypadku gdy statek, któremu uznana organizacja działająca w imieniu państwa bandery wydała ważny certyfikat, nie spełnia odpowiednich wymagań umów

⁶⁾ Rezolucja IMO A.744(18) – Wytyczne w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców, 1993, przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 4 listopada 1993 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).

międzynarodowych i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska morskiego albo nie spełnia wymagań technicznych, pomimo posiadania ważnego świadectwa klasy, organ inspekcyjny informuje o tym, a także o każdym innym przypadku szczególnego niedbalstwa uznanej organizacji, Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo bandery statku.

2. Organ inspekcyjny informuje, w trakcie inspekcji wstępnej, uznaną organizację o przypadku, o którym mowa w ust. 1, w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych.

Art. 45. 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień.

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. 46. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji specjalnej, że statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, uprawiający regularną żeglugę pasażerską, nie spełnia wymagań z zakresu tej inspekcji określonych na podstawie art. 58 pkt 3 lub wykryte uchybienia stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających albo dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz używania statku.

2. Decyzji o zakazie używania statku nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Decyzję o cofnięciu zakazu używania statku wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień. Do inspekcji ponownej stosuje się przepisy art. 45.

Art. 47.1. Inspekcje specjalne przeprowadzane w ramach inspekcji wstępnej oraz okresowej promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną, oznacza się w systemie THETIS jako inspekcje bardziej szczegółowe lub rozszerzone. Inspekcje te uwzględnia się przy określaniu profilu ryzyka

statku, częstotliwości inspekcji, wyborze statków do inspekcji oraz przy wyznaczaniu stopnia wykonania zobowiązań inspekcyjnych Rzeczypospolitej Polskiej w systemie THETIS.

2. Nie naruszając przepisów dotyczących wydawania decyzji w sprawie zakazu używania statku, organ inspekcyjny stosuje w stosunku do statków, o których mowa w ust. 1, przepisy dotyczące usuwania uchybień, zatrzymania statku, zakazu wejścia do portu, działań podejmowanych w wyniku inspekcji, zatrzymania statku i zakazu wejścia statku do portu.

Art. 48. 1. Organ inspekcyjny wydaje statkowi zakaz wejścia do portu, jeżeli statek został zatrzymany przez organ inspekcyjny lub organ ten zakazał używania statku, w przypadku gdy jest to:

- 1) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście, o której mowa w art. 32, albo
- 2) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście, o której mowa w art. 32.

2. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadamia na piśmie kapitana statku o swoim zamiarze, informując jednocześnie, że decyzji nadany będzie rygor natychmiastowej wykonalności z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.

Art. 49. 1 Organ inspekcyjny przeprowadza ponowną inspekcję statku na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz wejścia do portu. Ponowna inspekcja statku ma miejsce w porcie uzgodnionym pomiędzy organem inspekcyjnym a armatorem statku. Do wniosku armator statku załącza:

- 1) dokument wydany przez administrację państwa bandery statku po przeprowadzeniu inspekcji przez inspektora odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa

bandery, potwierdzający jej przeprowadzenie oraz spełnianie przez statek wymagań umów międzynarodowych;

- 2) zaświadczenie wydane przez organizację po przeprowadzeniu przeglądu przez inspektora tej organizacji, potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji, oraz dokumenty potwierdzające, że przegląd statku został przeprowadzony.

2. Za zgodą organu inspekcyjnego ponowna inspekcja może być również przeprowadzona przez organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu, zgodnie z ust. 1. Organ inspekcyjny, który wydał zakaz wejścia do portu uzgadnia z organem inspekcyjnym właściwym dla uzgodnionego portu warunki przeprowadzenia ponownej inspekcji co najmniej na 14 dni przed przewidywanym terminem jej przeprowadzenia.

3. W przypadku gdy uzgodniony port znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy dla tego portu może na wniosek organu inspekcyjnego, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, zezwolić statkowi na wejście do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia ponownej inspekcji.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, statek nie może podjąć operacji przeładunkowych w uzgodnionym porcie, dopóki wydany uprzednio zakaz wejścia do portu nie zostanie cofnięty.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, ponowną inspekcję przeprowadza organ inspekcyjny, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu lub, za jego zgodą, organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, jeżeli organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu przeprowadził ponowną inspekcję i nie stwierdził uchybień, organ ten dostarcza organowi inspekcyjnemu, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, potwierdzenie spełniania przez statek wymagań umów międzynarodowych.

7. W przypadku gdy zatrzymanie statku, skutkujące wydaniem zakazu wejścia do portu, spowodowane było uchybieniami w zakresie budowy statku, organowi inspekcyjnemu udostępnia się odpowiednie pomieszczenia statku, łącznie z pomieszczeniami ładunkowymi i zbiornikami, w celu ich kontroli podczas przeprowadzania ponownej inspekcji statku.

8. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących diety, a także koszty przejazdów, dojazdów, przewozu bagażu oraz noclegów, w wysokości

ustalanej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.⁷⁾).

9. Organ inspekcyjny cofa, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, a od daty wydania tego zakazu upłynęło odpowiednio 3 miesiące albo 12 miesięcy – jeżeli zakaz ten został wydany jako drugi z kolei. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 50. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu również statkowi, który:

- 1) po uprzednim zatrzymaniu opuścił port państwa członkowskiego Unii Europejskiej bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 43 ust. 1 lub 6;
- 2) nie zawiązał do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, o której mowa w art. 43 ust. 6.

2. Przed wydaniem statkowi decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z właściwymi władzami państwa bandery statku.

3. Jeżeli port, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. Jeżeli statek nie zawiązał do portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

5. W przypadku gdy organ inspekcyjny uzyskał informację, że statek nie zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej położonej na terytorium państwa trzeciego, organ ten niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668, 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, 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, Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673, Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608, Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252, Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732, Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587, Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288, Nr 225, poz. 1672, z 2008 r. Nr 93, poz. 586, Nr 116, poz. 740, Nr 223, poz. 1460, Nr 237, poz. 1654, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 58, poz. 485, Nr 98, poz. 817, Nr 99, poz. 825, Nr 115, poz. 958, Nr 157, poz. 1241, Nr 219, poz. 1704, z 2010 r. Nr 105, poz. 655, Nr 135, poz. 912, Nr 182, poz. 1228, Nr 224, poz. 1459, Nr 249, poz. 1655, Nr 254, poz. 1700 oraz z 2011 r. Nr 36, poz. 181 i Nr 63, poz. 322.

6. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wejścia do portu, wydany w przypadkach, o których mowa w ust. 1, jeżeli armator statku wykaże, że statek spełnia wymagania umów międzynarodowych. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 51. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na czas nieokreślony statkowi, który został zatrzymany po otrzymaniu uprzednio dwukrotnie zakazu wejścia do portu.

2. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz, o którym mowa w ust. 1, jeżeli od daty wydania tego zakazu upłynęły 24 miesiące oraz spełnione zostały łącznie następujące warunki:

- 1) statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32;
- 2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację;
- 3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków, będący elementem określającym profil ryzyka w systemie THETIS;
- 4) zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 49 ust. 1 – 5 i 7 – 9, a w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień.

3. Decyzji, o której mowa w ust. 2, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 52. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na stałe statkowi, który:

- 1) po upływie 24 miesięcy od daty wydania zakazu, o którym mowa w art. 51 ust. 1, nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, lub
- 2) został zatrzymany, po otrzymaniu uprzednio trzykrotnie zakazu wejścia do portu.

2. Decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, a decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nadaje się taki rygor z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.

Art. 53. 1. Organ inspekcyjny doręcza decyzje, o których mowa w art. 43 ust. 1, 6 i 10, art. 45 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6, art. 51 ust. 1 i 2 oraz art. 52 ust. 1, w formie pisemnej przez inspektora, upoważnioną osobę, pocztę, przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, a w szczególnych przypadkach ogłasza ustnie. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

2. Kopie decyzji, o których mowa w art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 52 ust. 1, organ inspekcyjny niezwłocznie doręcza:

- 1) władzom państwa bandery statku;
- 2) uznanej organizacji, która wydała odpowiednie certyfikaty statku;
- 3) państwom-stronom Memorandum Paryskiego;
- 4) Sekretariatowi Memorandum Paryskiego;
- 5) Komisji Europejskiej.

3. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zakazie używania statku lub o zakazie wejścia do portu, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku gdy w wyniku odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku lub o zakazie wejścia statku do portu, decyzja ta została uchylona albo zmieniona, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje o tym Komisję Europejską, w terminie 24 godzin od dnia uchylecia albo zmiany decyzji, w celu podania tej informacji do publicznej wiadomości zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu.

Art. 54. 1. Dyrektor urzędu morskiego odmawia, w drodze decyzji, wejścia do portu statkowi o obcej przynależności, któremu organ inspekcyjny państwa członkowskiego Unii Europejskiej wydał zakaz wejścia do portu, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. O odmowie wejścia do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego zawiadamia niezwłocznie państwa członkowskie Unii Europejskiej.

3. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, o którym mowa w ust. 1, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, pod warunkiem że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Art. 55. 1. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.

2. Jeżeli podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym w rozumieniu ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055) stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać jego bezpieczeństwu lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.

3. Informacja, o której mowa w ust. 1 i 2, jest przekazywana, w miarę możliwości, przy zastosowaniu elektronicznych środków łączności i powinna zawierać:

- 1) informacje dotyczące:
 - a) identyfikacji statku,
 - b) państwa bandery statku,
 - c) poprzedniego portu zawinięcia,
 - d) portu przeznaczenia statku;
- 2) opis zauważonych braków statku.

4. Organ inspekcyjny po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 3, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.

5. Organ inspekcyjny prowadzi ewidencję podjętych działań, przechowując informację o nich przez okres co najmniej 3 lat.

Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:

- 1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających;
- 2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu;

3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego.

2. Jeżeli w wyniku wstępnej oceny informacji zaistnieją podstawy do wszczęcia postępowania, organ inspekcyjny, zapewniając w szczególności, aby każdy kogo sprawa dotyczy mógł przedstawić swoje uwagi, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji, o których mowa w ust. 1, organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.

3. Jeżeli organ inspekcyjny stwierdzi bezzasadność złożonych informacji, informuje zainteresowane podmioty o swojej decyzji wraz z jej uzasadnieniem.

4. Tożsamości podmiotu składającego informację nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.

5. Inspektor organu inspekcyjnego zapewnia poufność informacji otrzymanych od członków załogi statku, którego dotyczy sprawa.

6. Organ inspekcyjny informuje państwo bandery statku oraz Międzynarodową Organizację Pracy, w sprawach dotyczących jej właściwości, o informacjach, które zostały uznane przynajmniej w części za uzasadnione, oraz o działaniach podjętych w ich następstwie.

Art. 57. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o:

- 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;
- 2) każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o priorytecie I;
- 3) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji;
- 4) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o zakazie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji.

2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia.

Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu,
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu,

- 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji,
- 4) listę dokumentów podlegających inspekcji,
- 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej,
- 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji,
- 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,
- 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,
- 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,
- 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,
- 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,
- 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1

– kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.

Art. 59. 1. W celu zapewnienia właściwej koordynacji funkcjonowania inspekcji państwa portu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, zwanego dalej „Koordynatorem PSC”. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje Koordynatora PSC.

2. Do zadań Koordynatora PSC należy:

- 1) koordynacja działalności inspektorów inspekcji państwa portu;
- 2) organizowanie szkoleń inspektorów inspekcji państwa portu;
- 3) monitorowanie realizacji celów inspekcji państwa portu wyznaczonych przez Unię Europejską, a w szczególności wywiązywania się przez Rzeczpospolitą Polską z zobowiązań inspekcyjnych oraz harmonogramu inspekcji statków o priorytecie I;
- 4) kontrola i monitorowanie zatrzymań statków oraz statków, którym wydano zakaz wejścia do portu;

- 5) wyjaśnianie procedury dotyczącej przeprowadzonych inspekcji państwa portu;
- 6) przygotowanie do publikacji informacji o działalności inspekcji państwa portu;
- 7) weryfikacja raportów z inspekcji w systemie THETIS;
- 8) udzielanie praw dostępu do systemu THETIS;
- 9) prowadzenie konsultacji z właściwymi władzami państw obcych i organizacjami w sprawach związanych z inspekcją państwa portu;
- 10) pełnienie funkcji punktu kontaktowego w zakresie inspekcji państwa portu dla wszystkich państw-stron Memorandum Paryskiego.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z właściwymi dyrektorami urzędów morskich i Koordynatorem PSC powołuje zastępców Koordynatora PSC, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje zastępców Koordynatora PSC.

4. Zastępcy Koordynatora PSC, w zakresie zadań związanych z zapewnieniem funkcjonowania inspekcji państwa portu, podlegają Koordynatorowi PSC.

Art. 60. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej szczegółowe informacje dotyczące liczby inspektorów inspekcji państwa portu oraz zawinięć statków do portów polskich, wymagane przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami.

Rozdział 4

Kwalifikacje i skład załogi

Art. 61. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.

Art. 62. 1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

- 1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia

7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej „Konwencją STCW”;

2) Konwencji SOLAS;

3) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197);

4) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201);

5) przepisach ustawy.

2. Kwalifikacje członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

3. Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi na wodach morskich.

Art. 63. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:

- 1) dyplom – dla stanowisk oficerskich;
- 2) świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich;
- 3) świadectwo przeszkolenia;
- 4) zezwolenie;
- 5) potwierdzenie uznania.

Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:

1) posiadać co najmniej wykształcenie:

- a) ponadgimnazjalne – w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów,
- b) podstawowe – w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw;

2) osiągnąć wymagany wiek;

3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;

4) posiadać wymaganą praktykę pływania;

5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

2. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia ponadgimnazjalnego nie dotyczy osób posiadających najniższe dyplomy w dziale pokładowym w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.

Art. 65. 1. Odbycie dodatkowych przeszkoleń, niezbędnych, według Konwencji STCW, do zajmowania niektórych stanowisk, potwierdza się świadectwem przeszkolenia.

2. Świadectwa przeszkolenia wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o ich uzyskanie pisemnych potwierdzeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk.

Art. 66. 1. W uzasadnionych przypadkach, stanowiska, o których mowa w art. 63, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego, w drodze decyzji, przez dyrektora urzędu morskiego, osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa, pod warunkiem że osoby te posiadają wiedzę i umiejętności zapewniające właściwe wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach. Okres ten nie może być przedłużony.

2. O każdym wydanym zezwoleniu dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. W terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, dyrektor urzędu morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej statystykę wydanych zezwoleń w roku poprzednim.

Art. 67. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji uprawniających do zajmowania stanowiska na statku o polskiej przynależności jest potwierdzenie uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa, wydane przez dyrektora urzędu morskiego.

2. Potwierdzenie uznania wydaje się w przypadku dyplomu lub świadectwa wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, które zostało uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych oraz z którym minister właściwy do spraw gospodarki

morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo.

3. Porozumienie, o którym mowa w ust. 2, może być zawarte z państwem trzecim, które zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.

4. W uzasadnionych przypadkach, osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską, z którym nie zawarto porozumienia, o którym mowa w ust. 2, mogą uzyskać potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, może przedłożyć Komisji Europejskiej uzasadniony wniosek o uznanie państwa trzeciego innego niż dotychczas uznane.

Art. 68. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 – 4, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 63, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach,

2) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie Konwencji STCW, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności

– mając na względzie postanowienia Konwencji STCW, Konwencji SOLAS oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków rybackich.

Art. 69. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są:

1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo

2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5,

oraz świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4.

Art. 70. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również:

- 1) dyplom – dla stanowisk oficerskich;
- 2) świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich;
- 3) świadectwo przeszkolenia.

2. W celu uzyskania dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest odbycie szkolenia, praktyki pływania i zdanie egzaminu przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

3. Szkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.

5. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:

- 1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków,
- 2) ramowe programy szkoleń,
- 3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,
- 4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych,
- 5) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów

– z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.

Art. 71. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 63 oraz art. 70 ust. 1, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

- 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu;
- 2) zaświadczeń o odbyciu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane;
- 3) świadectwa przeszkolenia.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, są ważne przez czas w nich określony.

3. Dyrektor urzędu morskiego prowadzi ewidencję dokumentów, o których mowa w ust. 1.

4. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

5. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wydania dokumentów, których mowa w ust. 1, jeżeli osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu nie spełnia warunków koniecznych do uzyskania danego dokumentu.

Art. 72. 1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1, art. 107 ust. 1 i 2, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego, wobec którego nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską, organ który wydał dokument kwalifikacyjny może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.

2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawieszają się na czas postępowania przed izbą morską.

3. Zawieszenie uprawnień, dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu postępowania, biorąc pod uwagę prawomocne orzeczenie izby morskiej lub sądu, w tym sądu państwa obcego, jeżeli takie orzeczenie zostało wydane.

4. Zawieszenie uprawnień określonych w dokumencie może nastąpić na okres do 2 lat, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.

5. Zawieszenie uprawnień oznacza zakaz zajmowania stanowiska, do którego uprawnia dokument kwalifikacyjny.

6. W przypadku zawieszenia uprawnień organ może wydać, na wniosek zainteresowanego członka załogi statku, dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe do zajmowania stanowiska niższego niż to, do którego uprawniał dotychczasowy dokument, biorąc pod uwagę potencjalne skutki dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających i środowiska morskiego.

7. Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszono lub w sprawie których izba morska wydała prawomocne orzeczenie, zamieszczana jest na stronie internetowej organu wydającego dokument. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko tej osoby oraz numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia.

Art. 73. Kierownik statku żeglugi śródlądowej może prowadzić statek na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli posiada odpowiednie kwalifikacje określone w przepisach o żegludze śródlądowej, z uwzględnieniem przepisów ustawy.

Art. 74.1. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 oraz w art. 65 ust. 1, prowadzone są przez morskie jednostki edukacyjne.

2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:

- 1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.⁸⁾),
- 2) uczelnie inne niż w pkt 1, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni,
- 3) szkoły ponadgimnazjalne, placówki kształcenia praktycznego, dokształcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich – uznane w drodze decyzji przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 46, poz. 328, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 144, poz. 1043, Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 80, poz. 542, Nr 120, poz. 818, Nr 176, poz. 1238 i 1240, Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, z 2009 r. Nr 68, poz. 584, Nr 157, poz. 1241, Nr 161, poz. 1278, Nr 202, poz. 1553, z 2010 r. Nr 57, poz. 359, Nr 75, poz. 471, Nr 96, poz. 620 i Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 45, poz. 235 i Nr 84, poz. 455.

3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie postanowienia Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, oraz wymagania egzaminacyjne, uwzględniając konieczność właściwego przygotowania członków załóg statków morskich do wykonywania obowiązków.

Art. 75. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących:

- 1) uznania;
- 2) zmiany zakresu uznania;
- 3) potwierdzenia uznania;
- 4) odnowienia ważności uznania.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.

3. Uznania dokonuje się na czas nie dłuższy niż 4 lata.

4. Audyty, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot.

5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania

uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu.

9. Ograniczenie zakresu uznania, dokonane na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga przeprowadzenia audytu.

Art. 76. 1 Audyty, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzają audytorzy wpisani na listę audytorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Listę sporządza się na czas określony.

2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko. Audytorom, za przeprowadzenia audytu, przysługuje wynagrodzenie.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wskazuje, spośród osób, umieszczonych na liście audytorów, audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego do przeprowadzenia danego audytu. Audytor wiodący powinien posiadać co najmniej kwalifikacje audytora wewnętrznego systemów zarządzania jakością i minimum 2-letnie doświadczenie w prowadzeniu audytów.

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

- 1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1,
- 2) warunki i sposób przeprowadzania audytów,
- 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów

– mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Art. 77. 1. W celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy się Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, zwaną dalej „Komisją”, podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

2. Przewodniczącego Komisji oraz jego dwóch zastępców powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW oraz doświadczenie w pracy na statkach morskich.
3. Egzaminy mogą być przeprowadzone przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW z określonego przedmiotu objętego egzaminem oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz wykaz przedmiotów, do egzaminowania z których jest uprawniony.
4. Egzaminy przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego wskazuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego, za udział w przeprowadzeniu egzaminu, przysługuje wynagrodzenie.
5. Za przeprowadzenie egzaminu pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.
6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód budżetu państwa.
7. Komisja podaje do publicznej wiadomości terminy egzaminów zamieszczając je na swojej stronie internetowej.
8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej organizację, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.
9. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.
10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia właściwego poziomu wyszkolenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, a także tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.

Art. 78. 1. Wymagane przepisami międzynarodowymi szkolenia osób innych niż marynarze mogą odbywać się w morskich jednostkach edukacyjnych.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie szkoleń dla pracowników sektora gospodarki morskiej, innych niż marynarze, może określić, w drodze rozporządzenia, ramowe programy tych szkoleń, oraz wzory dokumentów potwierdzających szkolenie.

Art. 79. Morskie jednostki edukacyjne oraz Komisja są obowiązane do stosowania systemów zarządzania jakością.

Art. 80. 1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza:

1) wydając certyfikat bezpiecznej obsługi dla statków podlegających Konwencji SOLAS;

2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa dla statków innych niż określone w pkt 1.

2. Na wniosek armatora statku niepodlegającego Konwencji SOLAS, uprawiającego żeglugę międzynarodową, dokumentem określającym niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi statku może być certyfikat bezpiecznej obsługi.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich oraz wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi, mając na uwadze przepisy IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji.

4. Na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatora statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia dla statków tych służb, właściwy dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, członków załóg tych statków, mając na uwadze bezpieczeństwo statku, osób na nich przebywających oraz specyfikę funkcjonowania danej służby.

Art. 81. 1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek, w ramach inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny, podlega sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny

z właściwym certyfikatem lub kartą bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.

2. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, w celu zapewnienia, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.

3. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 2, na statku o obcej przynależności, organ inspekcyjny zawiadamia o tym kapitana statku oraz konsula lub przedstawicielstwo dyplomatyczne państwa przynależności statku. O podjętych wobec statku działaniach organ ten zawiadamia również właściwą organizację międzynarodową.

4. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 2, jeżeli brak dokumentu potwierdzającego kwalifikacje dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku.

Art. 82. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad dokonywaniem niezależnej oceny systemu szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów marynarzom, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej:

1) sprawozdanie z niezależnej oceny, o której mowa w ust. 1, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny;

2) informacje o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.

Rozdział 5

Bezpieczne uprawianie żeglugi

Art. 83. 1. W sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.

2. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określają, w drodze rozporządzenia, zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, mając na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez te jednostki pływające.

Art. 84. 1. Ruch statków na morskich wodach wewnętrznych oraz korzystanie z portów morskich, red, kotwiczowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów odbywa się z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.

2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze zarządzenia, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

3. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 2, określone zostaną w szczególności sprawy dotyczące:

- 1) bezpieczeństwa ruchu statków;
- 2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego;
- 3) utrzymania porządku w portach.

4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się do przystani morskich.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze rozporządzenia, wydać przepisy regulujące ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

Art. 85. Kapitan statku znajdującego się w morzu jest obowiązany w szczególności:

- 1) skutecznie, za pomocą dostępnych środków łączności, przekazywać statkom znajdującym się w pobliżu, a także właściwym władzom państwa nadbrzeżnego ostrzeżenia nawigacyjne o zauważonych niebezpieczeństwach dla żeglugi;
- 2) po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła informacji, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo – postępować zgodnie z postanowieniami konwencji SOLAS oraz przepisami IMO w sprawie

poszukiwania i ratownictwa morskiego⁹⁾.

Art. 86. 1. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym Konwencji SOLAS.

2. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji są obowiązane przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi, uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS.

4. Minister Obrony Narodowej może, w drodze rozporządzenia, poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS, kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz charakterem wykonywanych zadań przez te jednostki pływające.

5. Polskie obszary morskie oznakowuje się zgodnie z przepisami międzynarodowymi w zakresie oznakowania nawigacyjnego, w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.

7. Umiejscowienie znaków nawigacyjnych na polskich obszarach morskich określi, w drodze zarządzenia, właściwy dyrektor urzędu morskiego.

8. Na polskich obszarach morskich wyznacza się strefy eksploatacji statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji, w których w zależności od posiadanej klasy statki te mogą uprawiać bezpieczną żeglugę.

9. Statek pasażerski w żegludze krajowej może uprawiać żeglugę w strefie eksploatacji odpowiedniej dla klasy posiadanej przez ten statek.

⁹⁾ Rezolucja IMO A.894(21) – Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich, oraz kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi.

11. Promy pasażerskie typu ro-ro mogą uprawiać regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do portów lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej na wyznaczonych obszarach morza, w zależności od spełnianych przez nie szczególnych wymagań stateczności.

12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 11, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali, rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej najwyższych wysokości fal obserwowanych na danym obszarze.

13. Obszary, o których mowa w ust. 12, ustala się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a gdy jest to uzasadnione i możliwe, z pozostałymi państwami znajdującymi się na obu końcach regularnego połączenia promowego.

14. O wejściu w życie rozporządzeń, o których mowa w ust. 10 i 12, a także ich zmian, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Komisję Europejską.

Art. 87. 1. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego jest obowiązany przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie:

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem,
- 2) najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny lub
- 3) jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – niezwłocznie po uzyskaniu takiej informacji.

2. Kapitan portu po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym organ inspekcyjny.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

4. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej są obowiązani, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu nazwę statku oraz sygnał rozpoznawczy.

5. Kapitan statku, w tym statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m oraz jachtu morskiego, jest obowiązany, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku oraz uzyskać zezwolenie odpowiednio na wejście lub opuszczenie portu.

6. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku może zwolnić, w drodze decyzji, statek odbywający, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę na linii regularnej pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli:

1) armator statków wykonujących żeglugę na linii regularnej:

a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz

b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na ich żądanie, przez całą dobę;

2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.

7. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 6, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub port przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.

8. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku, gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.

9. Dyrektor urzędu morskigo, który wydał zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, sprawdza nie rzadziej niż co 3 miesiące, czy warunki wymagane do wydania zwolnienia są spełniane. W przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z tych warunków, dyrektor urzędu morskigo cofa wydane zwolnienie.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz armatorów i statków, którym udzielono zwolnienia zgodnie z ust. 6 i 8, jak również informuje Komisję Europejską o każdej zmianie dotyczącej tego wykazu.

Art. 88. 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, takich jak: kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
- 2) zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich 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) informację dotyczącą identyfikacji statku;
- 2) pozycję statku;
- 3) port wyjścia;
- 4) port przeznaczenia;
- 5) dane adresowe podmiotu będącego w posiadaniu informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
- 6) liczbę osób na pokładzie;
- 7) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w sprawie systemów meldunkowych i raportów ze statków o incydentach dotyczących towarów niebezpiecznych, substancji szkodliwych i zanieczyszczających.

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

4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, 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. Kapitan, armator oraz właściciel przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających ma obowiązek współpracować z dyrektorem urzędu morskiego w celu zminimalizowania skutków zdarzeń, o których mowa w ust. 1, w szczególności przekazywać na jego żądanie informacje zawarte w deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, o której mowa w art. 10b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518).

6. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku, o którym mowa w ust. 4, 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 stwierdzi poważne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.

Art. 89. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego może:

- 1) nakazać kapitanowi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy wykonywanie poleceń, dotyczących w szczególności:
 - a) ograniczenia ruchu statku lub podążenia określonym kursem; wykonanie tego polecenia nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne nawigowanie statkiem,
 - b) podjęcia niezbędnych działań mających na celu powstrzymanie zagrożenia środowiska lub bezpieczeństwa morskiego wywołanego przez statek,

- c) skierowania statku do miejsca schronienia,
 - d) skorzystania z usługi pilotowej lub holowniczej;
- 2) zbadać na statku stopień zagrożenia bezpieczeństwa morskiego oraz środowiska morskiego, udzielić kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji, informując o tym Służbę VTS.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, gdy statek jest holowany na podstawie umowy o świadczenie usług holowniczych lub umowy o ratownictwo morskie, polecenia wydane przez dyrektora urzędu morskiego mogą dotyczyć również podmiotów świadczących tego rodzaju usługi.

Art. 90. 1. Statki:

- 1) które w czasie odbywania podróży:
 - a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 88 ust. 1,
 - b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub jego zanieczyszczenie,
- 2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:
 - a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 87 oraz w art. 88 ust. 2,
 - b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,
 - c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
 - d) złożenia 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 naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego,
- 4) którym organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej wydały zakaz wejścia do portu lub o których przekazana została informacja, że stanowią potencjalne zagrożenie, przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- 5) które nie posiadają certyfikatów zgodnych z Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami,

sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienioną Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526) lub Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939), lub innych odpowiednich certyfikatów lub gwarancji finansowych, albo które nie przekazały informacji o ich posiadaniu,

6) o których piloci morscy lub podmioty zarządzające portami, przystaniami morskimi lub obiektami portowymi przekazali informacje, zgodnie z art. 55, że wykazują one braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego

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

2. Dyrektor urzędu morskiego zapewnia, aby ruch statków, o których mowa w ust. 1, 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 podróży tych statków oraz podmioty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 91 ust. 2 pkt 3.

3. Jeżeli dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie 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 przeprowadzić inspekcję takiego statku. Inspekcja może być również przeprowadzona 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. 91. 1. W celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii

Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków, ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany dalej „Narodowym System SafeSeaNet”. W ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje, zalecenia i nakazy.

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

- 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet,
- 2) zakres zadań Służby VTS,
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1,
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet

– kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania ruchu statków, 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.

Art. 92. 1. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji odpowiedzialnego za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem SafeSeaNet, zwanego dalej „Koordynatorem SafeSeaNet”. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje Koordynatora SafeSeaNet.

2. Do zadań Koordynatora SafeSeaNet należy:

- 1) utrzymanie w ciągłym działaniu i zapewnienie odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa krajowej infrastruktury teleinformatycznej niezbędnej do zapewnienia właściwego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet;

- 2) utrzymywanie w ciągłym działaniu łączności teleinformatycznej z systemem SafeSeaNet Unii Europejskiej w celu przekazywania informacji, a także wysyłania odpowiedzi na zapytania pozostałych użytkowników systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet;
- 3) zarządzanie prawami dostępu do systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet;
- 4) opracowanie i aktualizowanie procedur wymiany informacji w systemie, w tym w przypadku awarii któregośkolwiek z podsystemów przekazywania informacji;
- 5) wyznaczenie i utrzymanie w działaniu całodobowej, działającej 7 dni w tygodniu Służby Koordynatora SafeSeaNet na potrzeby wymiany informacji z użytkownikami systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej oraz Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”;
- 6) współpraca z EMSA przy opracowywaniu i aktualizacji norm technicznych działania systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej;
- 7) współpraca z Komisją Europejską w opracowywaniu planów rozwoju systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej.

3. Dyrektorzy urzędów morskich współpracują z Koordynatorem SafeSeaNet w zakresie realizowanych przez niego zadań.

Art. 93. Użytkownicy systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet podejmują środki niezbędne do zapewnienia:

- 1) ochrony przed nieuprawnionym dostępem do danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet;
- 2) wykorzystywania danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet, z zachowaniem poufności i zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie monitorowania i wymiany informacji o ruchu statków.

Art. 94. 1. Organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy, jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek.

2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem lokalizacji możliwych miejsc schronienia dla takich statków, w celu zapewnienia sprawnego reagowania na stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

4. Plan udzielenia statkom schronienia i jego zmiany podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

5. Decyzję o udzieleniu schronienia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie podejmuje się na podstawie niezależnej oceny sytuacji i planu udzielenia statkom schronienia.

6. Udzielając statkowi schronienia dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora, kapitana lub jego przedstawiciela przedstawienia odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich.

7. W przypadku gdy dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione wątpliwości co do autentyczności certyfikatu, o którym mowa w ust. 6, lub gdy suma gwarancyjna wynikająca z tego certyfikatu jest mniejsza niż wymagana przepisami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora statku gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.

8. Żądanie przedstawienia certyfikatu, ubezpieczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 6 i 7, nie może powodować opóźnienia w udzieleniu statkowi schronienia, a brak takich dokumentów nie stanowi wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia.

Art. 95. 1. Jeżeli ze względu na szczególnie złą pogodę lub stan morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego bądź zagrożone jest życie ludzkie,

dyrektor urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji od właściwych służb meteorologicznych:

- 1) powiadamia, jeżeli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu o stanie morza i warunkach pogodowych;
- 2) nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z planem udzielenia statkowi schronienia, może podjąć niezbędne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do portu lub wyjścia z portu, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już zagrożenie życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska;
- 3) może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym.

2. Kapitan statku powiadamia armatora o środkach podjętych na podstawie ust. 1.

3. W przypadku podjęcia przez kapitana statku działań niezgodnych z zaleceniami lub zakazami dyrektora urzędu morskiego, o których mowa w ust. 1, kapitan jest obowiązany powiadomić dyrektora urzędu morskiego o powodach swojego działania.

Art. 96. 1. W czasie żeglugi w warunkach lodowych kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i wykorzystania wszystkich dostępnych środków, w tym możliwości technicznych statku do manewrowania w takich warunkach, oraz informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskiego wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich.

2. Dyrektor urzędu morskiego informuje kapitana statku znajdującego się w obszarze zalodzenia lub zamierzającego wejść lub wyjść z portu, o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i asyście lodołamaczy w tym obszarze.

3. Nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom potrzebującym pomocy, dyrektor urzędu morskiego może żądać, aby statki znajdujące się w obszarze zalodzenia i zamierzające wejść lub wyjść z portu udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości kadłuba i mocy maszyn odpowiadające sytuacji lodowej w tym obszarze.

4. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami jest obowiązany do przeprowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich, w tym zakres informacji i wytycznych wydawanych kapitanowi statku przez dyrektora urzędu morskiego w ramach tej akcji, kierując się koniecznością przeciwdziałania możliwości wystąpienia powodzi w ujściach rzek, nad którymi położone są porty oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa statków i życia osób na nich się znajdujących oraz względy ochrony środowiska morskiego.

Art. 97. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej współpracuje z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów rozgraniczenia ruchu i tras żeglugowych, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków, a także z organizacjami regionalnymi lub międzynarodowymi w zakresie rozwoju systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.

Art. 98. 1. Do przewozu ładunków masowych statkami, w tym ziarna luzem, stosuje się postanowienia Konwencji SOLAS.

2. Statek przewożący ziarno luzem powinien posiadać dokumenty stanowiące dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS.

3. Organem uprawnionym do wydawania i potwierdzania dokumentów, o których mowa w ust. 2, jest dyrektor urzędu morskiego.

4. Dokumenty, o których mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek armatora.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów, o których mowa w ust. 2, uwzględniając postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS.

Art. 99. 1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi określi, w drodze rozporządzenia, dodatkowe wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na

względnie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

Art. 100. 1. Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa na statek, załadowca jest obowiązany dostarczyć kartę bezpieczeństwa (MSDS) zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska morskiego określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, które powinna zawierać karta bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem postanowień rozdziału VI A Konwencji SOLAS.

Art. 101. 1. Kontener przewożony statkiem należy utrzymywać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach, sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119).

2. Dowodem uznania kontenera za bezpieczny jest umieszczona na nim ważna tabliczka uznania.

3. Kontrola bezpieczeństwa kontenera polega na sprawdzeniu czy jest na nim umieszczona ważna tabliczka uznania.

4. Organami uprawnionymi do przeprowadzania przeglądów, prób i uznawania kontenerów oraz do kontroli ich stanu są dyrektorzy urzędów morskich.

5. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, dyrektor urzędu morskiego zabrania jego użycia i nakazuje doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa.

6. O wykryciu wady kontenera, która mogła już istnieć, gdy kontener został uznany za bezpieczny, należy powiadomić właściwy organ państwa, który dokonał takiego uznania.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach przeładunkowych kontenerów i ich transporcie, określi, w drodze rozporządzenia, tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów.

Art. 102. 1. Na każdej przesyłce o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, przeznaczonej do przewozu statkiem, nadanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przed jej załadowaniem na statek powinna być oznaczona w sposób wyraźny i trwały jej masa.

2. Zabroniony jest załadunek i przewóz morzem przesyłki, o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, nieoznaczonej w sposób określony w ust. 1.

3. Obowiązek oznaczania masy przesyłki w sposób określony w ust. 1 spoczywa na wysyłającym.

4. W przypadku gdy wysyłający nie oznaczy masy przesyłki, organ inspekcyjny zarządzi oznaczenie masy na przesyłce na koszt wysyłającego.

Art. 103. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych armator jest obowiązany do:

- 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich odbywających regularne rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;
- 2) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi, odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;
- 3) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich oraz jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi.

2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany zbierać informacje o osobach znajdujących się na statku dotyczące:

- 1) nazwisk;
- 2) imion lub ich pierwszych liter;
- 3) płci;
- 4) wieku;
- 5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach – na wniosek pasażera.

3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż.

4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz wyznaczonej przez armatora osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji.

5. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

6. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest obowiązany zbierać informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, i przekazywać je dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia statku.

Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1, jest obowiązany do:

- 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów;
- 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie takiej potrzeby.

2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.

3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach.

4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania przez statek żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.

Art. 105. W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem, przepisy art. 103 i 104 stosuje się odpowiednio do przewoźnika.

Art. 106. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1,
- 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,

- 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,
- 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,
- 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,
- 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów
 - kierując się koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie rejestracji osób podróżujących na statkach pasażerskich.

Art. 107. 1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.

2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień pilotowych.

3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich.

4. Za wydanie dokumentów pobiera się opłatę, której wysokość jest określona w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, wydaje się, na czas określony, osobom, które:

1) posiadają odpowiednie dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63, i praktykę pływania;

2) zdały odpowiedni egzamin – w przypadku osób, o których mowa w ust. 1.

6. Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi, regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

7. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego obszaru, prowadząc w szczególności listę pilotów.

8. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.

10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów, a także sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.

Art. 108. 1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na statku.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, kierując się koniecznością ujednoczenia danych zbieranych do celów statystycznych z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej dotyczących sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską.

Art. 109. Kapitan portu może, na czas oznaczony, wprowadzić zakaz lub ograniczenie ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie podaje się do wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie.

Art. 110. 1. Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określonych na podstawie ust. 4.

2. Zabrania się używania jachtu morskiego do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, który nie spełnia wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych.

3. Jachty komercyjne inne niż jachty komercyjne czarterowane bez załogi, przewożące pasażerów powinny obowiązkowo posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających.

Art. 111. Statki żeglugi śródlądowej mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określonych, w drodze zarządzenia, przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla rejonu uprawianej żeglugi.

Art. 112. Zabrania się uniemożliwiania lub utrudniania kapitanowi statku podejmowania lub wykonywania decyzji, które w jego ocenie są konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Art. 113. Zabrania się używania międzynarodowego sygnału wzywania pomocy określonego w załączniku IV do Konwencji o zapobieganiu zderzeniom, jak również używania sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, z wyjątkiem sytuacji, gdy istnieje potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy.

Rozdział 6

Ratowanie życia na morzu

Art. 114. Każdy, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej bądź jednostek Policji.

Art. 115. Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwanej dalej „Konwencją SAR”, należy do organów administracji morskiej.

Art. 116. 1. W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu tworzy się Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej „Służbą SAR”.

2. Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

3. W skład służby SAR wchodzi:

1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze;

2) morskie statki ratownicze;

3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

Art. 117. 1. Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, przez:

1) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu;

2) planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych;

3) utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu;

- 4) współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi wymienionymi w art. 118 ust. 1;
- 5) współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju;
- 6) współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, Służba SAR wykonuje na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, zwanego dalej „Planem SAR”, opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR.

3. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte z zainteresowanymi państwami.

4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw.

Art. 118. 1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 117 ust. 1, ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.

2. Koszty współdziałania jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 1, ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych w zakresie wynikającym z Planu SAR pokrywane są z budżetu państwa.

3. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1:

- 1) brzegowe stacje radiowe prowadzą stały nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie; po odebraniu wezwania lub informacji o niebezpieczeństwie natychmiast informują o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne;
- 2) jednostki organizacyjne służb meteorologicznych zapewniają właściwą osłonę meteorologiczną akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratownicznemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz warunki i sposób zapewnienia osłony

meteorologicznej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego wsparcia dla działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu.

Art. 119. Służbą SAR kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa morskiego.

Art. 120. 1. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne jest uprawnione do:

- 1) zwracania się do zagranicznych ratowniczych ośrodków koordynacyjnych o udzielenie niezbędnej pomocy, włączając w nią statki, statki powietrzne oraz personel wraz z wyposażeniem;
- 2) podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi władzami w celu wprowadzania na terytorium, w tym na morze terytorialne lub w przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, statków, statków powietrznych, personelu i wyposażenia, o których mowa w pkt 1;
- 3) zapewnienia zagranicznym ratowniczym ośrodkom koordynacyjnym na ich żądanie niezbędnej pomocy w zakresie, o którym mowa w pkt 1.

2. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wykonuje zgodnie z porozumieniami, o których mowa w art. 117 ust. 3.

Art. 121. 1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu, zwana dalej „Radą SAR”.

2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektor Służby SAR.

3. Członków Rady SAR, z wyjątkiem przewodniczącego, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z właściwymi ministrami.

4. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Marynarki Wojennej.

5. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Do zadań Rady SAR należy:

- 1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR;
- 2) opiniowanie planów rozwoju Służby SAR;
- 3) inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia efektywności działań Służby SAR.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady SAR, w tym na jej obsługę administracyjną.

Art. 122. 1. Projekt Planu SAR przygotowuje dyrektor Służby SAR.

2. Projekt Planu SAR, po zaopiniowaniu przez Radę SAR, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Marynarki Wojennej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.

3. Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR.

Art. 123. 1. Morskie statki ratownicze, jednostki pływające, statki powietrzne oraz pojazdy używane na potrzeby służby SAR podlegają oznakowaniu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 124 ust. 4.

2. Zabrania się nieuprawnionego używania oznakowania, o którym mowa w ust. 1.

Art. 124. 1. Członkowie ochotniczej drużyny ratowniczej mają prawo do:

- 1) noszenia oznak Służby SAR;
- 2) bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ochronnej;
- 3) świadczeń z tytułu wypadków, którym ulegli w związku z udziałem w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 30 października 2002 r. o zaopatrzeniu z tytułu wypadków lub chorób zawodowych

powstałych w szczególnych okolicznościach (Dz. U. Nr 199, poz. 1674, z późn. zm.¹⁰⁾);

4) jednorazowego odszkodowania z tytułu dodatkowego ubezpieczenia na wypadek śmierci lub trwałego inwalidztwa w następstwie wypadku w czasie trwania i w związku z akcją poszukiwawczą i ratowniczą lub szkoleniem organizowanym przez Służbę SAR;

5) zwrotu kosztów dojazdu w związku z udziałem w akcji poszukiwawczej i ratowniczej;

6) ryczałtu za udział w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych oraz szkoleniach organizowanych przez Służbę SAR;

7) wyżywienia podczas trwania akcji poszukiwawczej i ratowniczej oraz szkolenia organizowanego przez Służbę SAR;

8) zwrotu kosztów okresowych badań lekarskich, płatnych kursów i szkoleń związanych bezpośrednio z wykonywaną funkcją;

9) korzystania ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego, za zgodą kierownika stacji ratowniczej;

10) korzystania z akcji socjalnych organizowanych przez Służbę SAR.

2. Koszty związane z uprawnieniami, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem pkt 3, ponosi Służba SAR.

3. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działania brzegowych stacji ratowniczych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania przez te stacje zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora Służby SAR, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających, mając na względzie konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Służby SAR.

¹⁰⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 83, poz. 760, Nr 96, poz. 874 i Nr 122, poz. 1143, z 2004 r. Nr 121, poz. 1264 i Nr 210, poz. 2135, z 2005 r. Nr 164, poz. 1366, z 2009 r. Nr 99, poz. 825, Nr 126, poz. 1040 i Nr 127, poz. 1052 oraz z 2011 r. Nr 112, poz. 654.

Art. 125. 1. W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu tworzy się Morską Służbę Asysty Telemedycznej.

2. Zadania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej,
- 2) szczegółowy zakres zadań Morskiej Służby Asysty Telemedycznej związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową,
- 3) sposób ustalania procedur łączności i przekazywania informacji między Morską Służbą Asysty Telemedycznej a innymi podmiotami uczestniczącymi w udzielaniu pomocy na morzu

– kierując się koniecznością usprawnienia udzielania porad medycznych i podniesienia poziomu ochrony zdrowia osób przebywających na statkach.

Rozdział 7

Kary pieniężne

Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie:

- 1) spełniania przez statek wymagań ustawy w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia,
- 2) wymogu poddania statku inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonym w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- 3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie,
- 4) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej,
- 5) spełniania przez prom pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności obowiązujących w żegludze na wyznaczonym obszarze morza,

- 6) przewożenia statkiem ładunków masowych, w tym ziarna luzem,
- 7) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych,
- 8) przewożenia statkiem kontenerów,
- 9) przewożenia statkiem przedmiotów o masie brutto co najmniej tysiąca kilogramów
– podlega karze pieniężnej o równowartości do 1.000.000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Art. 127.1. Kto:

- 1) używa międzynarodowych sygnałów wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie na morzu i wzywa pomocy,
- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,
- 3) nie przekazuje, zgodnie z ustawą, posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,
- 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny czarterowany bez załogi,
- 5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień,
- 6) używa lub udostępnia jacht morski do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych,
- 7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego
– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

2. Tej samej karze podlega:

- 1) armator, o którym mowa w art. 88 ust. 4, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub

zagrożających bezpieczeństwu morskemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS;

- 2) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, który nie dopełni ciążącego na nim obowiązku przekazywania informacji zgodnie z art. 41 ust. 2;
- 3) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku statku o polskiej przynależności, który nie przekazuje kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku;
- 4) dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia oraz prowadzący jacht morski, a także kierownik statku rybackiego o długości do 24 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;
- 5) pilot morski, który w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego;
- 6) podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym, który stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.

Art. 128. 1. Kapitan, który:

- 1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych,
- 2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego,

- 3) nie dopełnia ciężącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,
- 4) narusza przepisy dotyczące:
 - a) ruchu statków na morzu terytorialnym,
 - b) zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS,
 - c) obowiązku posiadania przez statek przewożący ziarno luzem dokumentu stanowiącego dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS,
- 5) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,
- 6) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,
- 7) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, wykraczając poza obszar lub strefę przeznaczoną dla żeglugi statku o odpowiedniej klasie
 - podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

2. Tej samej karze podlega:

- 1) kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który nie poinformuje niezwłocznie najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby VTS o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskemu;
- 2) kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, jeżeli nie poinformuje armatora o zdarzeniu mającym wpływ na bezpieczeństwo statku oraz zagrażającym bezpieczeństwu morskemu.

Art. 129. Nie podlega odpowiedzialności przewidzianej w art. 127 ust. 1 pkt 7 osoba fizyczna, której zachowanie realizuje jednocześnie znamiona przestępstwa określonego w art. 178a § 1 Kodeksu karnego, a przestępstwo to zostało stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

Art. 130. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 126 – 128, regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 131. W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416, z późn. zm.¹¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13a w ust. 3 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) przewodniczenie Radzie SAR, o której mowa w art. 121 ustawy z dnia
o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...).”;

2) w art. 13b w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wykonywanie zadań Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej;”.

Art. 132. W ustawie 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.⁵⁾) w art. 42 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w ust. 1, organy administracji morskiej odbywają regularne spotkania, a w wyjątkowych okolicznościach odbywają także spotkania doraźne.”.

Art. 133. W ustawie z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518) wprowadza się następujące zmiany:

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 277, poz. 2742, z 2005 r. Nr 180, poz. 1496, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 220, poz. 1600, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1242, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056, Nr 180, poz. 1109, Nr 206, poz. 1288, Nr 208, poz. 1308, Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 22, poz. 120, Nr 97, poz. 801, Nr 161, poz. 1278, Nr 190, poz. 1474, Nr 219, poz. 1706, z 2010 r. Nr 107, poz. 679, Nr 113, poz. 745, Nr 127, poz. 857, Nr 182, poz. 1228, Nr 217, poz. 1427 i Nr 240, poz. 1601 oraz z 2011 r. Nr 22, poz. 114.

1) w art. 10a:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku może zwolnić statek odbywający, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę na linii regularnej pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli:

1) armator statku wykonującego żeglugę na linii regularnej:

a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz

b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na ich żądanie, przez całą dobę;

2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 3, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub port przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.”;

2) w art. 10b ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, którą powinna zawierać deklaracja, o której mowa w ust. 1, kierując się koniecznością ujednoczenia zakresu przekazywanych informacji,

z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.”.

Art. 134. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.”;

2) w art. 24 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 i przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru, z zastrzeżeniem § 2.”;

3) w art. 31:

a) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Z rejestru okrętowego, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, można wykreślić statek, który w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcje państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku.”,

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W przypadkach określonych w § 1 i 1a wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzyciela hipotecznego wyrażonej na piśmie.”;

4) w art. 48 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Zadania organu pomiarowego mogą zostać powierzone zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim.”.

Art. 135. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 136. 1. Przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy egzaminy kwalifikacyjne są przeprowadzane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powoła przewodniczącego oraz zastępców przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 77 ust. 10 ustawy, a także utworzy listę egzaminatorów.

3. Wnioski o przeprowadzenie egzaminu nierozpatrzone przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich rozpatruje Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna.

4. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich prześlą Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej posiadaną dokumentację.

Art. 137. Dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 138. Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 139. Armatorzy statków używanych do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, dostosują się do wymagań niniejszej ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 140. 1. Koordynator do Spraw Inspekcji Państwa Portu pełni swoją funkcję do czasu powołania Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu na podstawie niniejszej ustawy.

2. Krajowy organ NCA, odpowiedzialny za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, pełni swoją funkcję do czasu

powołania Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji na podstawie niniejszej ustawy.

3. Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa pełni swoją funkcję do czasu powołania dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa na podstawie niniejszej ustawy.

Art. 141. 1. Dotychczasowy Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji staje się Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji w rozumieniu niniejszej ustawy.

2. Dotychczas działająca Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa staje się Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w rozumieniu niniejszej ustawy.

Art. 142. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11i, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 1 pkt 1, art. 15 ust. 1 pkt 2, art. 16 ust. 5, art. 16a ust. 3, art. 16b ust. 2, art. 16c ust. 4, art. 19 ust. 10, art. 19 ust. 10a, art. 25 pkt 1 i 3, art. 25 pkt 4, art. 26 ust. 2, art. 27c ust. 2, art. 29 ust. 1, art. 29 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 29 ust. 5, art. 29a ust. 1, art. 30 i art. 31 ust. 3, art. 32 ust. 2, art. 34, art. 35d, art. 36 ust. 7, art. 37a ust. 2, art. 43 ust. 4, art. 49 ust. 1, art. 49 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 144, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 58, art. 23 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 8 ust. 3, art. 13 ust. 7, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 76 ust. 4, art. 74. ust. 4, art. 68, art. 80 ust. 3, art. 83 ust. 2, art. 91 ust. 2, art. 86 ust. 3, art. 86 ust. 6, art. 86 ust. 10, art. 86 ust. 12, art. 94 ust. 3, art. 98 ust. 5, art. 99 ust. 2, art. 101 ust. 7, art. 106, art. 107 ust. 10, art. 108 ust. 2, art. 118 ust. 4, art. 124 ust. 3, art. 124 ust. 4 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 19 ust. 8a oraz art. 25 pkt 5 ustawy, o której mowa w art. 144 zachowują swoją moc przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 133, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 133, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 143. 1. W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 9 172 tys. zł, z tym że w:

- 1) 2012 r. – 1 172 tys. zł,
- 2) 2013 r. – 800 tys. zł,
- 3) 2014 r. – 820 tys. zł,
- 4) 2015 r. – 840 tys. zł,
- 5) 2016 r. – 861 tys. zł,
- 6) 2017 r. – 933 tys. zł,
- 7) 2018 r. – 904 tys. zł,
- 8) 2019 r. – 925 tys. zł,
- 9) 2020 r. – 947 tys. zł,
- 10) 2021 r. – 970 tys. zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) racjonalizacji wykonywania zadań związanych z przepisami ustawy,
- 2) obniżeniu kosztów funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz systemu nadzoru nad morskimi jednostkami egzaminacyjnymi
– przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu szkolenia kadr morskich oraz bezpieczeństwa żeglugi.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 144. Traci moc ustawa 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, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857).

Art. 145. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 70, które wchodzi w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.

07/09rch

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW

1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego:
 - 1.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 1.200 j.t.
 - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 1.600 j.t.
 - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.400 j.t.
 - 1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.200 j.t.
 - 1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 800 j.t.
2. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego:
 - 2.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.000 j.t.
 - 2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.000 j.t.
 - 2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 4.000 j.t.
 - 2.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 5.000 j.t.
 - 2.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
3. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej:
 - 3.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.000 j.t.
 - 3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.700 j.t.
 - 3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 4.000 j.t.
 - 3.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 5.300 j.t.
 - 3.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne

20.000 dodatkowo 1.300 j.t

- 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej – 1000 j.t.
4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:
 - 4.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 1.200 j.t.
 - 4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 – 1.600 j.t.
 - 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – 1000 j.t.
5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto pomiędzy 300 a 500 – 600 j.t.
6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego – 500 j.t.
7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
 - 7.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 1.500 j.t.
 - 7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.000 j.t.
 - 7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.500 j.t.
 - 7.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.500 j.t.
 - 7.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
8. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu ważności 1.200 j.t.
9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty – 350 j.t.
10. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50 % stawki opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji, której zwolnienie dotyczy.
11. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpiecznej obsługi – 500 j.t.

12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych – 1.000 j.t.
13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne – 1.200 j.t.
14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty bezpieczeństwa typu „L”:
 - 14.1. Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości – 100 j.t.
 - 14.2. Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub powyżej 15 m do 25 m długości 200 j.t.
 - 14.3. Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300 – 400 j.t.
 - 14.4. Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500 – 600 j.t.
 - 14.5. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 1.000 j.t.
 - 14.6. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.000 j.t.
 - 14.7. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.000 j.t.
 - 14.8. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
 - 14.9. Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę wg pojemności brutto.
15. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa dla jachtu morskiego:
 - 15.1. Statki o długości do 6 m – 100 j.t.
 - 15.2. Statki o długości powyżej 6 m do 9 m – 150 j.t.
 - 15.3. Statki o długości powyżej 9 m do 12 m – 200 j.t.
 - 15.4. Statki o długości powyżej 12 m do 15 m – 300 j.t.
 - 15.5. Statki o długości powyżej 15 m do 24 m – 600 j.t.
 - 15.6. Statki o długości powyżej 24 m – 1000 j.t.
16. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu lub karty bezpieczeństwa – 150 j.t., ale nie więcej niż 50 % opłaty z tytułu inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.

17. Zniżki opłat:

17.1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50 % opłat wymienionych w pkt 14.1 – 14.8 oraz 15.1 – 15.6.

17.2. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu wynosi 50 % wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu, na którym dokonano potwierdzenia ważności.

17.3. Jeżeli właścicielem jachtu rekreacyjnego jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu obniża się o 50 %.

17.4. Opłaty określone w pkt 14.1 – 14.8 ulegają obniżeniu o:

- 50 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego,
- 20 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.

18. Inne opłaty:

18.1. Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny – 4.000 j.t.

18.2. Za wydanie lub wymianę certyfikatu – 50 j.t.

18.3. Za wydanie duplikatu lub odpisu certyfikatu – 50 j.t.

18.4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu przywrócenia ważności certyfikatu (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej pobieranej przy przeprowadzaniu inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.

18.5. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 1 miesiąca bez inspekcji – pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości 10 % opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 10 j.t.

18.6. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 3 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 30 % opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 50 j.t.

- 18.7. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres powyżej 3 miesięcy do 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50 % opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:
- 18.8.1. Wydanie świadectwa uznania – 1.350 j.t.
- 18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania – 650 j.t.
- 18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji – 550 j.t.
- 18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:
- 18.9.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 200 j.t.
- 18.9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 400 j.t.
- 18.9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 800 j.t.
- 18.9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.200 j.t.
- 18.9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – opłata jak w pkt 20.10.4 i dodatkowo za każde następne 20.000 – 400 j.t.
- 18.10. Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50 % opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 18.9.1 – 18.9.5.
- 18.11. Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych) – 300 j.t.
- 18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku pobiera się opłatę w wysokości 300 j.t.
- 18.13. Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeladunku materiałów niebezpiecznych – 400 j.t.
- 18.14. Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej – dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) – 250 j.t.

- 18.15. Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) – 4.000 j.t.
- 18.16. Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) – w czasie jednej wizyty w porcie – 600 j.t.
- 18.17. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 250 j.t.
- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota – 150 j.t.
- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota – 400 j.t.
- 18.20. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na manewrowanie statkiem bez pilota na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 150 j.t.
- 18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 20.17 – 100 j.t.
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych – 200 j.t.
- 18.23. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, duże pontony o długości powyżej 50 m, wraki – 150 j.t.
- 18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie – 50 j.t.
- 18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji – 20 j.t.
- 18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne – 500 j.t.

18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 2000 j.t.

19. objaśnienia uzupełniające:

19.1. Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:

$$V = 0,25 \times L \times B \times H,$$

gdzie: B – szerokość maksymalna, H – wysokość boczna, L – długość całkowita.

Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.

19.2. Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza miastami – siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji ponosi zleceniodawca. W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania.

19.3. Opłaty za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużania czy przywrócenia ważności wszystkich certyfikatów statku ponosi armator lub właściciel statku.

19.4. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.

19.5. Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

II. OPŁATY ZA WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW KWALIFIKACYJNYCH

1. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa marynarskie oraz ich duplikaty:

1.1. Dyplom oficera statków morskich w żegludze międzynarodowej – 50 j.t.

1.2. Dyplom oficera statków morskich w żegludze krajowej – 30 j.t.

1.3. Potwierdzenie dyplomu – 20 j.t.

1.4. Dyplom pilota morskiego – 50 j.t.

1.5. Świadectwo marynarza – 30 j.t.

1.6. Potwierdzenie uznania – 50 j.t.

- 1.7. Świadectwo przeszkolenia – 20 j.t.
- 1.8. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50 % opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100 %.
2. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska:
 - 2.1. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska oficerskiego (art. VIII Konwencji STCW) – 40 j.t.
 - 2.2. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska marynarskiego – 20 j.t.
 - 2.3. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilotażu pełnomorskim – 30 j.t.
 - 2.4. Karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego – 40 j.t.
 - 2.5. Szczególne uprawnienia pilotowe – 50 j.t.
 - 2.6. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych dla kapitana żeglugi śródlądowej na statkach żeglugi śródlądowej obcych bander na wodach administrowanych przez urząd morski – 200 j.t.
 - 2.7. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska II i starszego mechanika na statku z napędem turbiną gazową lub parową – 30 j.t.
 - 2.8. Zezwolenie na zajmowanie stanowisk oficerskich na zbiornikowcach – 30 j.t.
3. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa członków załóg jachtów komercyjnych oraz ich duplikaty:
 - 3.1. Świadectwo dla członka załogi jachtu komercyjnego – 30 j.t.
 - 3.2. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto do 500 – 30 j.t.
 - 3.3. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto od 500 do 3000 – 50 j.t.
 - 3.4. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50 % opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100 %.
4. Inne dokumenty:
 - 4.1. Za potwierdzenie autentyczności dokumentu – 5 j.t.
 - 4.2. Za wydanie innego dokumentu niż wymienione wyżej – 10 j.t.

4.3. Za wydanie wyciągu pływania, sporządzonych dla innych celów niż potrzeby urzędu – 10 j.t.

4.4. Za przedłużenie ważności dokumentów pobiera się 50 % normalnej opłaty.

III. OPŁATY ZA EGZAMIN

1. Opłata za egzamin w żegludze międzynarodowej:

1.1. Na poziom pomocniczy – 200 j.t.

1.2. Na poziom operacyjny – 600 j.t.

1.3. Na poziom zarządzania – 500 j.t.

1.4. Na poziom operacyjny w żegludze przybrzeżnej – 400 j.t.

1.5. Na poziom zarządzania w żegludze przybrzeżnej – 400 j.t.

2. Opłata za egzamin w żegludze krajowej:

2.1. Na stopnie marynarskie – 200 j.t.

2.2. Na stopnie oficerskie – 300 j.t.

3. Opłata za egzamin na statki rybackie:

3.1. Na stopnie marynarskie – 200 j.t.

3.2. Na stopnie oficerskie – 300 j.t.

4. Opłata za egzamin na jachty komercyjne:

4.1. Dla członka załogi jachtu komercyjnego – 150 j.t.

4.2. Na stopnie oficerskie na jachtach komercyjnych o pojemności brutto do 500 – 300 j.t.

4.3. Na stopnie oficerskie na jachtach komercyjnych o pojemności brutto od 500 do 3000 – 400 j.t.

5. Opłata za egzamin dodatkowy:

5.1. Na stopień kapitana statku o pojemności brutto 3.000 i powyżej – 400 j.t.

5.2. Na stopień starszego mechanika okrętowego na statkach o mocy maszyn 3.000 kW i powyżej – 400 j.t.

5.3. Na stopień elektroautomatyka – 300 j.t.

- 5.4. Na stopień oficera mechanika statków o mocy maszyn poniżej 750 kW – 200 j.t.
- 5.5. Na stopień kucharza okrętowego – 200 j.t.
- 5.6. Na stopień starszego marynarza – 200 j.t.
- 5.7. Z zakresu obsługi siłowni z napędem innym niż tłokowy silnik spalinowy (turbiny) – 100 j.t.
- 5.8. Z zakresu obsługi silników spalinowych do 200 kW – 100 j.t.
- 5.9. Z zakresu obsługi narzędzi połowowych – 100 j.t.
- 5.10. Na potwierdzenie dyplomu – 150 j.t.
- 5.11. Na świadectwo ratownika – 75 j.t.
- 5.12. Na świadectwa przeszkolenia – 20 j.t.
6. Opłata za egzamin na uprawnienia w pilotażu:
 - 6.1. Pilota – 150 j.t.
 - 6.2. Dla kapitana statku do manewrowania statkiem bez pilota na obszarze określonego w uprawnieniu portu morskiego lub w jego rejonie – 150 j.t.
 - 6.3. Egzamin sprawdzający kwalifikacje samodzielnego pilotowania określonego statku na wyznaczonym akwenie – 150 j.t.
 - 6.4. Egzamin sprawdzający dla kapitana statku posiadającego zezwolenie na manewrowanie statkiem bez pilota (co 5 lat od daty otrzymania pierwszego zezwolenia) – 150 j.t.
7. Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 100 % opłat określonych niniejszą taryfą.
8. Za wydanie duplikatu zaświadczenia – 10 j.t.
9. Wynagrodzenie członków zespołu egzaminacyjnego za uczestnictwo w egzaminie (od osoby egzaminowanej):
 - 9.1. Przewodniczący zespołu egzaminacyjnego – 30 j.t.
 - 9.2. Wiceprzewodniczący zespołu egzaminacyjnego – 25 j.t.
 - 9.3. Egzaminator – 20 j.t.
10. Obsługa administracyjna egzaminu (od osoby egzaminowanej) – 5 j.t.

11. Za wynajęcie symulatora dla celów egzaminowania – do 400 j.t./h
12. Opłaty za czynności związane z uznaniem Morskich Jednostek Edukacyjnych (MJE):
 - 12.1. Opłata za audyt na uznanie MJE – 1500 j.t.
 - 12.2. Opłata za audyt na rozszerzenie uznania – 1000 j.t.
 - 12.3. Opłata za audyt na potwierdzenie uznania – 1000 j.t.
 - 12.4. Opłata za odnowienie ważności uznania – 1500 j.t.
 - 12.5. Za wydanie certyfikatu uznania Morskiej Jednostki Edukacyjnej – 300 j.t.
 - 12.6. Za wydanie załącznika do certyfikatu uznania Morskiej Jednostki Edukacyjnej po rozszerzeniu działalności o dodatkowe kursy – 200 j.t.
13. Wynagrodzenie zespołu audytującego:
 - 13.1. Audytor wiodący – 300 j.t.
 - 13.2. Audytor – 250 j.t.

IV. JEDNOSTKA TARYFOWA

Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa uchyla obecnie obowiązującą ustawę z dnia 9 listopada 2000 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) i dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. UE L 113 z 30.04.1992, str. 19 – 36, z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.1997, str. 25, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. UE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy 99/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.),
- 6) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. UE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 7) dyrektywy 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33),
- 8) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 9) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),

- 10) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101),
- 11) dyrektywy 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132),
- 12) dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.),
- 13) dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1),
- 14) dyrektywy 2010/36/UE z dnia 1 czerwca 2010 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1)
- 15) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

Ustawa o bezpieczeństwie morskim wdraża szereg międzynarodowych umów ustanowionych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), z których do najważniejszych należy zaliczyć: Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem z 1978, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) oraz z Protokołem z 1988 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwaną dalej „Konwencją SOLAS”; Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 roku (Dz. U. Nr 33, poz. 282), zwaną dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”; Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwaną dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”; Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym

sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwaną dalej „Konwencją MARPOL”; Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzoną w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwaną dalej „Konwencją SAR”; Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwaną dalej „Konwencją STCW”.

W zakresie przeprowadzania inspekcji państwa portu najważniejszym instrumentem prawnym jest Porozumienie Państw Europejskich, Rosji i Kanady (Memorandum Paryskie) w sprawie kontroli państwa portu z dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77).

Obecnie obowiązująca ustawa o bezpieczeństwie morskim wdraża również przepisy Międzynarodowej Organizacji Pracy, w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określone w Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202); Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512); Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, przyjętej w Genewie dnia 29 października 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454). Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym między innymi w Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197) oraz Konwencji nr 74 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201). Postanowienia projektowanej ustawy w zakresie wdrożenia konwencji MOP nie wprowadzają zmian w stosunku do obowiązujących regulacji.

Podstawowym celem wydania nowego aktu jest implementacja do polskiego porządku prawnego szeregu dyrektyw Unii Europejskiej, stanowiących tzw. pakiet Eryka III, z 2009 r. Poza tym przepisy projektu, tworząc morską służbę asysty telemedycznej, wypełniają obowiązki Polski wynikające z dyrektywy 1992/29/WE dotyczące minimalnych wymagań

w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach, zaś wprowadzając nowy rodzaj inspekcji, tzw. inspekcji specjalnej, czynią zadość wymaganiom dyrektywy 1999/35/WE dotyczącej przeglądów statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich. Przepisy nowej ustawy uzupełniają także implementowaną wcześniej dyrektywę 2008/106/WE dotyczącą minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, wprowadzając możliwość zawierania umów pomiędzy państwami stronami Konwencji STCW w sprawie potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa kwalifikacyjnego oraz uwzględniają najnowsze zmiany w wyposażeniu statków morskich, wynikające z dyrektywy 2011/15/UE. W stosunku do pozostałych dyrektyw, które wymieniono we wstępie do uzasadnienia, sposób ich implementacji nie uległ zmianie.

Oprócz wdrożenia prawa unijnego, nowa ustawa wprowadza wynikające z Rezolucji IMO A. 996(25) postanowienia dotyczące niektórych obowiązków państwa bandery (dotyczących zatrzymania statku), tworzy podstawę prawną nadzoru nad stacjami atestacji urządzeń i wyposażenia statku, a także reguluje bezpieczne uprawianie żeglugi przez jachty rekreacyjne i komercyjne na wodach morskich. Projektowana ustawa jest aktem obszerniejszym niż ustawa obecnie obowiązująca. Składa się z ośmiu rozdziałów (w porównaniu z siedmioma w ustawie obecnej) obejmujących 142 artykuły (w porównaniu do 62 artykułów obecnej ustawy).

Rozdział 1 (art. 1 – 10) projektowanej ustawy zawiera przepisy o charakterze ogólnym.

Artykuł 1 określa zakres przedmiotowy ustawy, obejmujący sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu. W porównaniu z zakresem przedstawionym w art. 1 aktu obecnie obowiązującego, nowa ustawa wyodrębniła i bardziej szczegółowo reguluje zagadnienia dotyczące inspekcji statków (zarówno o polskiej, jak i o obcej przynależności).

Kwestie dotyczące zakresu podmiotowego i wyłączeń z niego zostały uregulowane – podobnie jak w ustawie obecnej – w artykułach 3 i 4. Regulacja ustawowa dotyczy statków morskich o polskiej przynależności oraz statków o obcej przynależności znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, a także na polskich obszarach morskich – w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków. Postanowień ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji (z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie).

W art. 4 ust. 2 zawarto zastrzeżenie dotyczące niestosowania przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków odnoszących się do obowiązku zgłaszania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku przed wejściem do portu lub wyjściem z portu oraz uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z niego. Postanowień ustawy nie stosuje się także w ww. zakresie do statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statków rybackich o długości do 24 m, statków o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m, odpłatnie czarterowanych bez załogi jachtów komercyjnych o długości do 24 m, a także do paliwa na statkach o pojemności brutto poniżej 1 000 oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach. Powyższe wyłączenia wynikają z postanowień dyrektyw 2002/59/WE i 2009/17/WE w sprawie monitorowania i informacji o ruchu statków. Należy zauważyć, że mówiąc o statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia, należy przez to rozumieć również jednostki pływające używane do wykonywania ustawowych zadań Służby Celnej, zgodnie z definicją określoną w art. 5 pkt 6.

W projektowanej ustawie utworzony został w art. 5 szeroki słowniczek pojęciowy, w którym zdefiniowanych zostało wiele pojęć (m.in. statku, uznanej organizacji, inspekcji, jachtu komercyjnego oraz systemu THETIS) używanych na potrzeby tejże regulacji. Rozwiązanie to zapobiegło konieczności powtarzania tych samych, często używanych w treści aktu zwrotów, czyniąc go bardziej czytelnym dla potencjalnego odbiorcy.

Na mocy art. 6 minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, proponowane w szczególności przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA) i Międzynarodową Organizację Hydrograficzną (IHO). Ponadto w ustawie zostało zawarte upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydawania obwieszczeń zawierających informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez wymienione organizacje. Treść art. 6 projektu ustawy jest rozszerzeniem przepisu art. 6 ust. 3 ustawy obecnie obowiązującej.

Kolejne artykuły 7 – 10 dokonują implementacji przepisów dyrektywy 2009/21/WE i nie mają odpowiedników w istniejącej obecnie ustawie. Na mocy artykułu 7 przez terenowe

organy administracji morskiej ma zostać utworzona elektroniczna baza danych o statkach o polskiej przynależności. Sposób prowadzenia bazy danych, sposób wprowadzania i aktualizacji informacji oraz warunki dostępu do danych oraz zakresu ich wykorzystania zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na podstawie ust. 4 tego artykułu. W ramach sposobu prowadzenia bazy danych, mając na uwadze, że baza jest tworzona na potrzeby administracji morskiej, do jej utworzenia i prowadzenia zostanie wyznaczony jeden z terenowych organów administracji morskiej.

Artykuł 8 wprowadza możliwość upoważnienia, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej. Przedmiotowy artykuł stanowi powielenie rozwiązań sprawdzonych i stosowanych na podstawie obowiązującej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Artykuł 9 dotyczy audytu administracji morskiej przeprowadzanego przez Międzynarodową Organizację Morską. W przedmiotowym artykule został określony zakres audytu oraz ramy prawne jego przeprowadzania przez IMO. Zawarta została również delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu przygotowania administracji morskiej do audytu IMO.

Artykuł 10 wprowadza obowiązek dla dyrektorów urzędów morskich do utrzymania systemu zarządzania jakością (QMS) zgodnego z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z działalnością państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.

Rozdział 2 (art. 11 – 17) reguluje kwestie dotyczące budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

Zgodnie z przepisami art. 11 projektu ustawy statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w aktach prawnych prawa krajowego, międzynarodowego i wspólnotowego. W ustawie zamieszczono szczegółowy wykaz regulacji prawnych (art. 11 i art. 5 pkt 33), które muszą być przestrzegane na każdym etapie budowy statku, a także w odniesieniu do jego stałych urządzeń i wyposażenia. Ustawa przewiduje fakultatywną kompetencję ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do zwiększenia wymagań lub wyłączenia z wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków podlegających umowom międzynarodowym, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami. Przepis art. 11 przewiduje też możliwość uznania przepisów klasyfikacyjnych organizacji innej niż uznana organizacja (definicję uznanej organizacji zawarto w art. 5 pkt 17 ustawy i należy przez nią rozumieć uznaną przez Unię

Europejską instytucję klasyfikacyjną). W takim przypadku minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie miał obowiązek przekazania Komisji Europejskiej oraz pozostałym państwom członkowskim Unii Europejskiej informacji dotyczącej przedmiotowego uznania. Powyższe przepisy projektu rozszerzają i uszczegóławiają zakres kompetencji właściwego ministra w stosunku do upoważnienia przewidzianego w odpowiadającym temu przepisowi artykułowi 7 ust. 7 obowiązującej ustawy.

Mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa statków oraz życia osób na statkach niepodlegających umowom międzynarodowym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ma – w świetle postanowień art. 12 projektu ustawy – obowiązek wydania rozporządzenia określającego wymagania w zakresie budowy takich statków, ich stałych urządzeń i wyposażenia. Wypełniając ten obowiązek, minister może uznać za obowiązujące wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji.

Kolejne artykuły 13 – 16 projektu powtarzają i jednocześnie uaktualniają obowiązujące przepisy zawarte w art. 16, 16a, 16b, 16c obecnej ustawy, dotyczące wolnej burty statku oraz systemów (urządzeń) AIS, VDR i LRIT.

Projekt reguluje w art. 13 kwestie dotyczące wyznaczania wolnej burty, organu właściwego do jej wyznaczania oraz opłat związanych z wyznaczaniem wolnej burty statku.

W art. 14 został utrzymany obowiązek wyposażenia statku w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania ustanowione przez IMO oraz obowiązek utrzymywania tego urządzenia w działaniu ciągłym, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej. Realizując ustawowy obowiązek, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenie systemu AIS, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 15 powtarza za istniejącą ustawą obowiązek wyposażenia statków w rejestrator danych z podróży (VDR) i wprowadza obowiązek wyposażenia statków w nowy typ uproszczonego rejestratora danych z podróży (S-VDR). Treść tego przepisu, dotycząca uproszczonych rejestratorów z podróży (S-VDR), wykracza poza ustalenia przyjęte w założeniach do przedmiotowej ustawy i wynika z aktualnych postanowień konwencji SOLAS i najnowszych przepisów załącznika I dyrektywy 2011/15/UE (zmieniającego aneks II do dyr. 2002/59/WE).

Art. 16 projektu utrzymuje obowiązek wyposażenia statków uprawiających żeglugę międzynarodową w urządzenie Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT). Szczegółowe kwestie dotyczące wyposażania statków w rejestrator VDR oraz urządzenie systemu LRIT (m.in. zwolnienia z wyposażania, typy statków podlegające obowiązkowemu wyposażeniu w tego rodzaju urządzenia) regulować będą rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (uwzględniające m.in. postanowienia dyrektywy 2011/15/UE).

Projektowana ustawa wprowadza nowy, w stosunku do obecnej ustawy, przepis art. 17 dający podstawę prawną do sprawowania przez terenowe organy administracji morskiej nadzoru nad stacjami atestującymi urządzenia i wyposażenie statku. Prowadzenie nadzoru jest obowiązkiem administracji zgodnie z wymogami ustanowionymi przez IMO. W przedmiotowym artykule wprowadzona zostaje ustawowa delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie warunków uznawania i nadzoru stacji przeprowadzających atestację oraz wydawania im świadectw uznania. W rozporządzeniu będzie uregulowany również wzór takiego świadectwa.

Rozdział 3 (art. 18 – 60) reguluje kwestie dotyczące inspekcji statku.

Ustawa wprowadza nowy system inspekcji statków, regulując osobno inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery (FSC) – uwzględniając regulacje prawne zawarte w dyrektywach 2009/15/WE i 2009/21/WE oraz osobno system inspekcji państwa portu (PSC) – uwzględniając postanowienia dyrektywy 2009/16/WE.

Zgodnie z przepisami art. 18 projektowanej ustawy statek o polskiej przynależności podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w samej ustawie, 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.). Co do zasady organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich. Ustawa przewiduje wyjątki od tej zasady, dając możliwość organom inspekcyjnym powierzenia przeprowadzenia określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji. Ponadto dyrektorzy urzędów morskich mogą na mocy upoważnienia ustawowego zwrócić się do odpowiedniego organu innego państwa o przeprowadzenie inspekcji i wydanie odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat jest wydany. W celu określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora państwa bandery, z uwzględnieniem przepisów o ochronie danych osobowych, ustawa zawiera delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw

gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie wzoru dokumentu identyfikacyjnego inspektora państwa bandery oraz osób nadzorujących działania uznanych organizacji.

W projekcie, tak jak i w obecnej ustawie, zachowano uprawnienie dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej do określenia w drodze rozporządzeń, organów inspekcyjnych dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji oraz Marynarki Wojennej, rodzajów przeglądów i inspekcji oraz trybu ich dokonywania, a także rodzajów i wzorów dokumentów bezpieczeństwa dla tych jednostek pływających.

Projektowana ustawa nakłada w art. 19 na armatora oraz kapitana statku obowiązki związane z poddawaniem statku inspekcjom. Obowiązki te różnią się nieco od obowiązków przewidzianych w art. 8 obecnej ustawy, co związane jest z innym, szerszym uregulowaniem zagadnienia rodzajów inspekcji. Ustawa przewiduje jednakowoż, że inspekcje mają być przeprowadzane, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Zgodnie z postanowieniami ustawy (art. 20) inspekcja państwa bandery została podzielona na: wstępną, roczną, pośrednią, odnowieniową (dla odnowienia certyfikatu) oraz doraźną. W przypadku statku zbudowanego po 17 lutym 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, ustawa przewiduje dodatkowe wymagania odnośnie do inspekcji wstępnej (takie same jakie istnieją w obecnie obowiązującej ustawie).

Projekt wprowadza w art. 22 nowy, w porównaniu z obecną ustawą, obowiązek audytowania statków o polskiej przynależności. Obowiązek przeprowadzania audytów wynika z wydanego na podstawie rozdziału IX Konwencji SOLAS Kodeksu ISM. Audyty zostały podzielone na: wstępne, roczne, pośrednie, odnowieniowe i dodatkowe. Użyte nazewnictwo odpowiada nazwom poszczególnych rodzajów inspekcji państwa bandery.

Za przeprowadzenie inspekcji lub audytu, a także za wydanie lub potwierdzenie ważności odpowiedniego certyfikatu, w tym tzw. dokumentu zgodności (DOC) organ inspekcyjny pobiera opłatę, której wysokość ustalona została w załączniku do ustawy.

Projektowana ustawa powtarza za ustawą obecnie obowiązującą wymóg ponownego przeprowadzenia inspekcji (pod rygorem zakazu używania statku w żegludze morskiej), w przypadku gdy od czasu przeprowadzenia ostatniej inspekcji zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku (art. 24).

Zgodnie z wymogiem zawartym w art. 25 projektu, inspekcje państwa bandery powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą aktualny nadzór techniczny nad statkiem. Taki nadzór sprawowany ma być

podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas całego okresu eksploatacji statku. Potwierdzeniem dokonania przeglądu powinno być ważne świadectwo klasy. Inspekcje wstępne oraz ponowne inspekcje przeprowadzane w przypadku zajścia istotnych zmian w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku poprzednio objętego inspekcją państwa bandery, powinny być poprzedzone kontrolą (w zakresie ustawowym) Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Powyższe przepisy, za wyjątkiem informacji o ważnym świadectwie klasy i nowym nazewnictwie dotyczącym klasyfikatorów, istnieją w art. 10 obecnej ustawy.

Projekt ustawy wprowadza nową regulację dotyczącą kwestii upoważnienia odpowiednich podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. W ustawie zawarte jest uprawnienie (fakultatywne) dla ministra do wydania rozporządzenia, w którym określone zostaną szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych takich jachtów, a także sposób i tryb upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad tymi osobami.

W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, ustawa przyznaje w art. 27 organowi inspekcyjnemu prawo do wydania decyzji o zatrzymaniu statku lub wstrzymaniu operacji, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości. W przedmiotowej decyzji organ inspekcyjny wskazuje jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Z mocy ustawy decyzja taka ma rygor natychmiastowej wykonalności. W dalszym ciągu tego artykułu projekt ustawy powtarza za ustawą istniejącą (art. 11 ust. 4 pkt 2) sankcje, jakie mogą być zastosowane w przypadku, gdy w wyniku inspekcji stwierdzone zostanie, iż stan statku nie czyni go co prawda niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie w sposób zamierzony przez armatora.

Implementując postanowienia dyrektywy 2009/21/WE projektowana ustawa w art. 28 nakłada, w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską na właściwego dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa statku od armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte. Przed wydaniem certyfikatów zezwalających na żeglugę dyrektor urzędu morskiego ma obowiązek zapewnić, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów

międzynarodowych, w szczególności przeprowadzić inspekcję wstępną, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację. W tym samym artykule ustawa nakłada na izbę morską obowiązek poinformowania dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu dokonania odpowiednich, opisanych w początkowej części artykułu czynności.

Ustawa zawiera tu również delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu postępowania przy wpisywaniu statku do polskiego rejestru oraz warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do tego rejestru.

Ustawa przewiduje w art. 29 wymóg przekazania przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku informacji na temat stanu bezpieczeństwa statku, który zmienia przynależność z polskiej na obcą (ze szczególnym uwzględnieniem nieusuniętych). To działanie dyrektora urzędu morskiego jest uwarunkowane wystąpieniem państwa, którego banderę będzie podnosił statek, o przedmiotowe informacje i wynika z postanowień wspomnianej wcześniej dyrektywy 2009/21/WE.

Przedmiotowa regulacja przewiduje nieregulowany do tej pory przypadek zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu i określa związane z tym obowiązki kapitana takiego statku i właściwego dyrektora urzędu morskiego. Art. 30 ustawy stanowi, iż w razie zatrzymania kapitan statku ma obowiązek niezwłocznego przekazania informacji o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskiego, właściwemu dla portu macierzystego statku, zaś dyrektor ma nadzorować dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich umów międzynarodowych. Przepis ten również oparty jest na postanowieniach dyrektywy 2009/21/WE. Zgodnie z delegacją ustawową minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu.

Na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nowa ustawa nakłada, zgodnie z postanowieniem art. 8 dyrektywy 2009/21/WE, obowiązek sporządzenia i przekazania Komisji Europejskiej sprawozdania zawierającego analizę głównych przyczyn wpisania Polski na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na szarą listę w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego oraz poinformowania o podjętych przez niego działaniach. Termin ustawowy do podjęcia ww. działań przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wynosi 4 miesiące i liczony jest od dnia publikacji sprawozdania Memorandum Paryskiego.

Nowa ustawa zawiera obszerną (28 artykułów) i kompleksową regulację dotyczącą inspekcji państwa portu (PSC) statków o obcej przynależności. Uregulowanie szerokiej gamy zagadnień wynika z konieczności prawidłowej implementacji dyrektywy 2009/16/WE.

Inspekcje PSC statków obcej przynależności zawijających do polskich portów zostały powierzone przepisem art. 35 ustawy organowi inspekcyjnemu. Organ ten przeprowadza inspekcję przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu. Podstawą wstępu inspektora na statek o obcej przynależności jest okazanie dokumentu identyfikacyjnego. Przepisy powyższe odpowiadają treści przepisu art. 11a ust. 1 obecnej ustawy, z tym że w projektowanej regulacji dodany został osobny przepis wyraźnie wskazujący, iż ilekroć w dalszych przepisach mowa jest o porcie, to należy przez to rozumieć również kotwiczowiska wchodzące w skład jego infrastruktury. Zabiegu tego dokonano celem uzyskania spójności przepisów nowej ustawy z przepisami implementowanej dyrektywy, która wyraźnie, w wielu miejscach, odnosi się do postoju statków w porcie i na kotwiczowisku.

Projektowana ustawa, implementując art. 5 i 6 dyrektywy 2009/16/WE dotyczące rocznego zobowiązania inspekcyjnego kraju członkowskiego, przewiduje w art. 36, że organ inspekcyjny przeprowadza w okresie roku kalendarzowego inspekcje wszystkich statków o priorytecie I oraz statków o priorytecie I i statków o priorytecie II (definicje priorytetów zostały zawarte w „słowniczku”, w art. 5 pkt 27 projektu ustawy), o łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Polski w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego. Ustawa stanowi, że w sytuacji gdy organ inspekcyjny nie może przeprowadzić inspekcji na każdym statku o priorytecie I, liczba takich nieprzeprowadzonych inspekcji nie może być większa niż wartości ściśle przewidziane w ustawie. Jednakże organ inspekcyjny, niezależnie od liczby przeprowadzanych inspekcji na statkach o priorytecie I, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji (THETIS), okazjonalnie tylko zawijają do portów państw Unii Europejskiej. Powyższe przepisy różnią się od obecnie istniejących wytycznych zawartych w art. 11a istniejącej ustawy.

Ustawa przewiduje również (art. 37) możliwość odroczenia oraz, w wyjątkowych okolicznościach, nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I. Przedmiotowa regulacja stanowi implementację art. 8 dyrektywy 2009/16/WE.

Zgodnie z postanowieniami projektu ustawy inspekcje państwa portu (PSC) zostały podzielone na: okresowe, dodatkowe, ponowne oraz specjalne. Z uwagi na zakres inspekcji,

ustawa wyróżnia inspekcje wstępne, bardziej szczegółowe i rozszerzone. Artykuły 40, 41 i 42 ustawy omawiają w skrócie każdy zakres inspekcji, odsyłając do szczegółowych przepisów dotyczących przeprowadzania inspekcji zawartych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wydanym na podstawie art. 58 projektowanej ustawy.

W ustawie zostały stworzone normy kompetencyjne oraz uregulowane obowiązki organu inspekcyjnego w zakresie zatrzymania statku oraz wstrzymania operacji statkowych. Ustawa przyznaje organowi inspekcyjnemu prawo m.in. do zatrzymania statku w porcie (w drodze decyzji administracyjnej o rygorze natychmiastowej wykonalności – art. 43), który nie spełnia wymagań ustanowionych w przepisach międzynarodowych oraz ustawie. Ustawa określa również procedurę dotyczącą zatrzymania statku lub wstrzymania operacji statku obcej bandery w porcie i związane z nią obowiązki podmiotów, których przedmiotowe zatrzymanie lub wstrzymanie na nich operacji przeładunkowych dotyczy (m.in. armator, kapitan statku). Ustawa stanowi w art. 45, iż decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień.

W razie stwierdzenia, że statek w sposób rażący nie spełnia wymagań określonych w umowach międzynarodowych lub stwierdzenia poważnych braków w zakresie spełniania przepisów klasyfikacyjnych, w przypadku gdy statek posiada certyfikaty wystawione przez uznaną organizację w imieniu administracji morskiej oraz ważne świadectwo klasy ustawa nakazuje w art. 44 organowi inspekcji państwa portu przekazanie informacji o przedmiotowym fakcie Komisji Europejskiej i państwu członkowskim UE. Ponadto organ ten zobowiązany jest do poinformowania uznanej organizacji o ww. uchybieniach w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych. Przepis tego artykułu oparty jest na postanowieniu art. 10 dyrektywy 2009/15/WE.

Projektowana ustawa reguluje także kwestie inspekcji (przeглядów) specjalnych dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, które ustawodawca przeoczył w obecnej ustawie, a które zostały wprowadzone do prawa europejskiego na podstawie art. 8 dyrektywy 1999/35/WE. Ustawa uprawnia w art. 46 organ inspekcyjny do wydania decyzji o zakazie używania tego typu statku, jeżeli podczas inspekcji specjalnej wykryte zostaną uchybienia stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, ludzi albo dla środowiska morskiego.

Przeгляды specjalne przeprowadzane w ramach inspekcji wstępnej oraz okresowej promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę

regularną, mają być, zgodnie z art. 47, oznaczane w systemie THETIS jako inspekcje bardziej szczegółowe lub rozszerzone i uwzględniane przy określaniu profilu ryzyka statku, częstotliwości inspekcji, wyborze statków do inspekcji oraz przy wyznaczaniu stopnia wykonania zobowiązań inspekcyjnych Polski.

Ustawa zawiera w art. 48 – 52 szczegółową regulację dotyczącą instytucji zakazu wejścia statku o obcej przynależności do portu (przez co, zgodnie z art. 5 pkt 31, należy rozumieć wszystkie porty i kotwiczowiska państw członkowskich Unii Europejskiej). Przedmiotowa regulacja ustawowa implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia art. 16 dyrektywy 2009/16/WE. Ustawa określa sytuacje, w których organ inspekcyjny jest uprawniony do wydania zakazu wejścia do portu, warunki cofnięcia przez organ inspekcyjny zakazu wejścia statku do portu, jak również możliwości wydania zakazu wejścia do portu na czas nieokreślony (który może być cofnięty, po spełnieniu określonych w ustawie warunków) oraz stałego zakazu wejścia danego statku do wszystkich portów Unii Europejskiej.

Uzupełniając przepisy obecnie obowiązującej ustawy, projekt nowej ustawy nakłada w art. 55 na pilota morskiego wykonującego usługi pilotowe obowiązek niezwłocznego informowania organów inspekcyjnych o brakach, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego. Analogiczny obowiązek został nałożony również na podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym (w rozumieniu ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich). Ustawa określa elementy przedmiotowej informacji (która, zgodnie z przepisami, powinna być przekazywana drogą elektroniczną) oraz obowiązki organu inspekcyjnego dotyczące zarówno przeprowadzenia inspekcji takiego statku, jak i prowadzenia ewidencji podjętych w takich sytuacjach działań.

Implementując przepis art. 18 dyrektywy 2009/16/WE odnoszący się do skarg podmiotów zainteresowanych bezpieczeństwem statku i ochroną środowiska projektowana ustawa uprawnia wszystkie takie podmioty do poinformowania właściwego organu inspekcyjnego o swoich podejrzeniach dotyczących stanu statku, warunków życia i pracy oraz możliwości zanieczyszczenia środowiska morskiego, zaś organ inspekcyjny ma, zgodnie z art. 56 ustawy, obowiązek dokonania oceny wszystkich wpływających do niego tego typu informacji oraz postępowania zgodnie z procedurami przewidzianymi w ustawie.

Nowa ustawa zawiera w art. 58 delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji

państwa portu. Przedmiotowe rozporządzenie będzie regulowało kwestie szczegółowe, takie jak: zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji ładunkowych, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora PSC oraz inne, w szerszym zakresie, niż rozporządzenie obecnie istniejące wydane na podstawie art. 11 i obowiązującej ustawy.

Projektowana ustawa wypełniając lukę istniejącą w ustawie obecnie obowiązującej, stwarza w art. 59 podstawę prawną do powołania i odwołania, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu (Koordynatora PSC) oraz jego zastępców. Ustawa określa również zakres zadań Koordynatora PSC, zaś kwestie szczegółowe związane z działalnością Koordynatora zostaną uregulowane we wcześniej wspomnianym rozporządzeniu w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu.

W ostatnim artykule rozdziału trzeciego (art. 60) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został ustawowo zobowiązany do przekazywania Komisji Europejskiej szczegółowych informacji dotyczących liczby inspektorów inspekcji państwa portu oraz zawinięć statków do portów polskich, wymaganych przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami. Przepisy te wynikają z postanowień art. 29 dyrektywy 2009/16/WE.

Rozdział 4 (art. 61 – 82) reguluje kwestie dotyczące kwalifikacji i składu załogi

Zgodnie z postanowieniami art. 61 ustawy statek może być używany w żegludze morskiej tylko wtedy, gdy jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.

Kwalifikacje członków załóg statków morskich, oprócz wymagań ustalonych w ustawie, muszą odpowiadać również wymaganiom określonym w Konwencji STCW, Konwencji SOLAS oraz Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy: nr 69 (dotyczącej kwalifikacji kucharzy) i nr 74 (dotyczącej kwalifikacji starszych marynarzy).

W ustawie został przewidziany wyjątek odnoszący się do kwalifikacji osób prowadzących jachty rekreacyjne i komercyjne, czarterowane bez załogi, na wodach morskich. Te kwestie są regulowane przez przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W kwestii wymagań dotyczących kwalifikacji członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi ustawa odsyła do przepisów o ochronie żeglugi i portów morskich.

Projektowana ustawa rozszerza w porównaniu z ustawą obowiązującą katalog dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowisk

na statku. Dokumentami takimi według art. 63 ustawy są: dyplom – dla stanowisk oficerskich, świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich, świadectwo przeszkolenia, zezwolenie i potwierdzenie uznania. Świadectwo przeszkolenia nie było do tej pory ujęte w katalogu dokumentów kwalifikacyjnych. W ustawie zostały uregulowane tryb i warunki ubiegania się o wydanie przedmiotowych dokumentów oraz podmiotu upoważnionego do ich wydania, którym według art. 71 ustawy jest dyrektor urzędu morskiego.

Nowym wymaganiem, w stosunku do zawartych w istniejącej ustawie, jest przewidziany w art. 64 projektu ustawy obowiązek zdania egzaminu przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną przez osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw.

W ustawie została uregulowana, podobnie jak w przepisach obecnie istniejących, kwestia zajmowania na statku stanowisk przez osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa. Zgodnie z art. 66 projektu dyrektor urzędu morskiego może na czas określony wydać takiej osobie zezwolenie na zajęcie stanowiska wyższego, niż uprawnia ją do tego posiadany dokument kwalifikacyjny, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy (okres ten nie podlega przedłużeniu). Wyjątek stanowią stanowiska kapitana i starszego mechanika, wobec których nie jest możliwe udzielenie ww. zezwolenia. Dodatkowo dyrektor urzędu morskiego zobowiązany jest do powiadomienia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym wydanym zezwoleniu. Ponadto ustawa nakłada obowiązek na dyrektora urzędu morskiego do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, w terminie do 31 stycznia każdego roku, statystyki wydanych zezwoleń w roku poprzednim. Wymóg powyższy jest konsekwencją zapisów wynikających z art. VIII Konwencji STCW.

Zupełnie nowym przepisem, nieujętych także w założeniach, a wynikającym z postanowienia art. 19 dyrektywy 2008/106/WE, jest przepis artykułu 67 projektowanej ustawy dotyczący potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa. Pojęcie potwierdzenia uznania istnieje co prawda w obecnej ustawie (jako rodzaj dokumentu potwierdzającego posiadane kwalifikacje zawodowe na statku), jednak ustawa z 2000 r. nie zawiera przepisów materialnych regulujących tę instytucję. W przedmiotowym artykule projekt zezwala na wydanie potwierdzenia uznania dla dyplomu lub świadectwa, które wydał właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, uznanego przez Komisję Europejską, pod warunkiem że z państwem tym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw. Przepisy ustawy przyznają właściwemu ministrowi uprawnienie do przedłożenia Komisji Europejskiej wniosku o uznanie państwa trzeciego innego niż dotychczas uznane.

Zgodnie z nowym, w stosunku do istniejącego stanu prawnego, brzmieniem ustawy potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są według art. 69 dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Alternatywnie kwalifikacje do zajmowania stanowiska na jachtach komercyjnych można też zdobyć, uzyskując dyplom, świadectwo i świadectwo przeszkolenia, po zdaniu odpowiednich egzaminów przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną (art. 70). Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg. W przedmiotowym rozporządzeniu zostanie uregulowany szereg kwestii szczegółowych związanych z kwalifikacjami załóg jachtów oraz szczegółowe warunki ich uzyskiwania, m.in. tryb oraz kryteria uznawania ośrodków szkoleniowych, sposób prowadzenia kontroli i oceny tych ośrodków, tryb, sposób i terminy przeprowadzania egzaminów i ramowe programy szkoleń.

Nowa ustawa, implementując postanowienia art. 9 dyrektywy 2008/106/WE, przewiduje w art. 72 środki, jakie mogą być podjęte w stosunku do członków załóg statków i pilotów, którzy swym działaniem lub zaniechaniem spowodowali lub przyczynili się do wypadku morskiego. Przepisy ustawy uprawniają organ, który wydał dokument kwalifikacyjny ww. osobom do zawieszenia ich uprawnień do wykonywania pełnionej funkcji.

W ustawie uregulowane zostały też kwestie szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne (o których mowa w art. 74) oraz uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej ośrodki szkoleniowe (o których mowa w art. 70). Ustawa zawiera delegację dla ministra do wydania rozporządzenia określającego programy szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne oraz wymagań egzaminacyjnych.

Ustawa przyznaje w art. 75 ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kompetencje do uznawania i prowadzenia nadzoru nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których wspomniano wyżej, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich zgodnie z wymogami Konwencji STCW oraz postanowieniami ustawy. Instrumentem służącym do realizacji tych kompetencji są audyty dotyczące: uznania, zmiany zakresu uznania, potwierdzenia uznania, odnowienia ważności uznania tych podmiotów oraz

audyty dodatkowe. Ustawa tworzy ogólne ramy prawne dotyczące przeprowadzania każdego z wymienionych audytów. Kwestie szczegółowe związane z kryteriami, warunkami i sposobami uznawania, potwierdzania, rozszerzania, ograniczania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz nadzorowania ww. podmiotów, warunkami wynagradzania członków zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu oraz ze sposobem tworzenia i aktualizacji listy audytorów będą, zgodnie z delegacją ustawową zawartą w art. 76 projektu, określone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia.

Projektowana ustawa, w celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy w art. 77 podstawę prawną do utworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Komisja ta ma działać przy i podlegać ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, który ma też kompetencje do powoływania i odwoływania przewodniczącego i jego dwóch zastępców oraz zatwierdzania listy egzaminatorów. Według przepisów ustawy za egzamin będzie pobierana opłata zgodna z załącznikiem do ustawy. Ustawa konstruuje ogólną podstawę prawną działalności zespołów egzaminacyjnych (np. sposób wyboru ich członków). Kwestie szczegółowe dotyczące organizacji i regulaminu pracy komisji, kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i zastępców, sposobu tworzenia i aktualizacji listy egzaminatorów, trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów w zakresie wiedzy i umiejętności oraz warunków wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego zostaną określone, zgodnie z delegacją ustawową, w rozporządzeniu.

Projekt ustawy zawiera w art. 78 fakultatywne upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego ramowe programy szkoleń dla osób innych niż marynarze, kryteria uznawania ośrodków prowadzących takie szkolenia oraz wzory dokumentów potwierdzających przeszkolenie.

W art. 79 projekt nakłada na morskie jednostki edukacyjne i Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną obowiązek stosowania systemów zarządzania jakością.

Nowy czterostopowy art. 80 projektowanej ustawy zawiera przepis art. 22 obecnej ustawy (dotyczący minimalnego składu załogi statku) oraz, uwzględniając wytyczne opracowywane przez IMO, delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego jednolite warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich. Dodatkowo ustawa przewiduje w tym artykule, iż na wniosek Komendanta Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatorów statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, dyrektor właściwego urzędu

morskiego może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, inne niż wymagane na podstawie przepisów o kwalifikacjach członków załóg statków morskich.

Mając na uwadze potrzebę zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego, projektowana ustawa stanowi w art. 81, iż w ramach inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny (zarówno państwa bandery, jak i państwa portu) sprawdzeniu podlega, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym certyfikatem, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW. Ustawa reguluje też procedury postępowania dla organu inspekcyjnego w przypadkach, gdy członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje bądź gdy stwierdzono zaniedbania w organizacji lub pełnieniu wacht.

W końcowej części rozdziału czwartego ustawa nakłada, w art. 82, na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek sprawowania nadzoru nad dokonywaniem niezależnej oceny systemu szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów marynarzom, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW. Raport z przedmiotowej oceny minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zobowiązany jest przekazać Sekretarzowi Generalnemu IMO oraz Komisji Europejskiej. Tym samym podmiotom minister przekazuje informację o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych uregulowaniami w rozdziale czwartym. Obowiązek przekazania raportu wynika z przepisu I/7 aneksu do Konwencji STCW, zaś informacji – z postanowienia art. 31 dyrektywy 2008/106/WE.

Rozdział 5 (art. 83 – 113) reguluje kwestie dotyczące bezpiecznego uprawiania żeglugi.

Zgodnie z przepisami art. 83 projektu ustawy, w sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym mają zastosowanie przepisy ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom. Zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu mających na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji ma uregulować rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Treść tego przepisu odpowiada pierwszym dwóm ustępom art. 26 obecnie obowiązującej ustawy. Ustęp trzeci, traktujący o uprawnieniach odpowiednich ministrów do wydawania

przepisów regulujących ruch statków na wodach wewnętrznych został przeniesiony do art. 84 ustawy.

Na mocy art. 84 ustawy właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego określa w aktach prawa miejscowego wymagania dotyczące bezpiecznego ruchu statków na morskich wodach wewnętrznych, korzystania z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Przepis art. 84 został rozszerzony w stosunku do istniejącego zapisu w art. 37 obecnej ustawy o uprawnienie dyrektora urzędu morskiego do wydawania w drodze zarządzenia przepisów regulujących ruch statków na wodach wewnętrznych. Rozszerzenie istniejącego przepisu wypełniło istniejącą lukę, pozostawiającą nieuregulowany ruch statków na wodach wewnętrznych (np. na Zatoce Gdańskiej). W artykule tym została zawarta również delegacja (fakultatywna) do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym ds. wewnętrznych, do wydania przepisów regulujących ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

Kolejny przepis nowej ustawy, art. 85, jest odpowiednikiem art. 27 ust. 2 ustawy obecnie obowiązującej. Dokonano jednakże niewielkiej modyfikacji, polegającej na uszczegółowieniu odesłania w części in fine tego przepisu nie do Konwencji SAR, gdyż byłoby to odesłanie zbyt ogólne, tylko do poradnika IAMSAR wydanego w oparciu o Rezolucję IMO A.894(21).

Przepisy zawarte w art. 86 ustawy wskazują na umowy międzynarodowe zawarte przez Polskę, w tym w szczególności na Konwencję SOLAS, jako generalne źródło przepisów w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez wszystkie statki. Jednostki Straży Granicznej i Policji mają obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa żeglugi zawartych w rozdziale V Konwencji SOLAS. Ustawa normuje oznakowanie polskich obszarów morskich, wyznaczanie stref eksploatacji statków pasażerskich oraz obszarów morza, po których mogą uprawiać żeglugę promy pasażerskie typu ro-ro (w oparciu o postanowienia dyrektywy 2009/45/WE i 2010/36/UE). Ustawa konstytuuje w tym artykule – podobnie jak przewidywał to art. 29 ustawy z 2000 r. – szereg obowiązków oraz uprawnień do wydania aktów wykonawczych. Zgodnie z nimi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi, uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS. Ustawa przyznaje uprawnienie ministrowi

obrony narodowej do wydania rozporządzenia, w którym może poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS. Dodatkowo ustawa zawiera delegacje dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzeń w sprawie: sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, wykazu obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, wykazu obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt ustawy nakłada w art. 87 na armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku zmierzającego do portu polskiego obowiązek (wynikający z art. 4 dyrektywy 2002/59/WE) przekazania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie. Mając na względzie prawidłową implementację art. 1 ust. 6 dyrektywy 2009/17/WE ustawa reguluje kwestię zwolnień z obowiązku informacyjnego, o którym wspomniano powyżej, dla statków wykonujących żeglugę na liniach regularnych.

Podobnie jak w art. 27a obecnej ustawy, w przedmiotowym projekcie, w art. 88, zostały określone obowiązki kapitana statku znajdującego się w polskich obszarach morskich dotyczące informowania o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi (np. kolizja statku, wejście na mieliznę, uszkodzenie urządzeń statkowych) najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS). Ustawa reguluje elementy informacji, jaką ma przekazać kapitan statku w przypadku wystąpienia ww. zdarzenia oraz nakłada obowiązek na Służbę VTS do niezwłocznego powiadomienia Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego. W ustawie zostały również uregulowane procedury współpracy Służby VTS oraz dyrektora urzędu morskiego z kapitanem statku, armatorem oraz organem państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem statku oraz obowiązki ww. podmiotów w przypadku wystąpienia zdarzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi (powyższa część ustawy wdraża dyrektywę 2002/59/WE z późniejszymi zmianami).

W celu prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2011/15/UE (która zmienia dyrektywę 2002/59/WE) projekt ustawy przewiduje nowe, nieprzewidziane w obecnej ustawie, specjalne

uprawnienia dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, z których może skorzystać w przypadku wystąpienia określonych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi. Zgodnie z art. 89 w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego dyrektor urzędu morskiego jest uprawniony m.in. do nakazania kapitanowi położenia statku na określony kurs, skierowania statku do miejsca schronienia lub wysłania zespołu ekspertów na pokład statku w celu zbadania stopnia zagrożenia i udzielenia kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji oraz poinformowania o tym właściwej Służby VTS.

Tak jak w art. 27b obecnej ustawy, w trosce o utrzymanie postanowień art. 16 dyrektywy 2002/59/WE, w art. 90 projektu nowej ustawy utworzony został katalog statków, które uważa się za stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego. Dodatkowymi, nowymi elementami tego katalogu (dodanymi w oparciu o postanowienia dyrektywy 2009/17/WE) są statki opisane w punktach 5 i 6 ustępu 1 art. 90, czyli takie, które nie posiadają certyfikatów ubezpieczeniowych wymaganych przez prawo międzynarodowe oraz takie, o których piloci morscy lub podmioty zarządzające portami przekazały informacje, iż zagrażają one bezpieczeństwu morskemu lub środowisku.

Podobnie jak w art. 27c obowiązującej jeszcze ustawy, nowa ustawa daje, w art. 91, podstawę prawną do działania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowy System SafeSeaNet), szerzej wyjaśniając cel tego przedsięwzięcia. W celu prawidłowego działania systemu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, których dotyczy ustawa, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych, wyda rozporządzenie określające sposób funkcjonowania i organizację oraz pozostałe kwestie szczegółowe dotyczące przedmiotowego systemu. Ponadto ustawa przyznaje kompetencje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do powołania i odwołania Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwanego Koordynatorem SafeSeaNet, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet. Ustawa konstytuuje obowiązki, zadania oraz uprawnienia tegoż Koordynatora.

W ramach implementacji art. 24 dyrektywy 2002/59/WE (zmienionej aneksem III dyrektywy 2009/17/UE) ustawa stworzyła w art. 93 przepis nakładający na użytkowników systemu SafeSeaNet obowiązek ochrony przed nieuprawnionym dostępem do danych systemu i wykorzystywania ich z zachowaniem poufności.

Znacznie szerzej niż obecny art. 29a ustawy z 2000 r. przepisy nowej ustawy, implementując postanowienia art. 1 ust. 10 i 11 dyrektywy 2009/17/WE, regulują w art. 94 zasady udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub statkom potrzebującym pomocy. Ustawa uznaje dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, jako organ właściwy do podjęcia decyzji w zakresie udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie oraz określa jego prawa i obowiązki w przedmiotowym zakresie. Dodatkowo minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ma obowiązek wydania rozporządzenia określającego elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy, na polskich obszarach morskich. Przedmiotowe rozporządzenie będzie określać lokalizację możliwych miejsc schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie lub potencjalnym niebezpieczeństwie. Dyrektor urzędu morskiego może, zgodnie z przepisem tego artykułu (opartego na podstawie postanowienia art. 20c dyrektywy 2002/59/WE wprowadzonego dyrektywą 2009/17/UE), zażądać od kapitana statku odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich, jednak brak tego rodzaju certyfikatu nie może stanowić wystarczającego powodu do odmowy statkowi udzielenia schronienia.

Kolejny artykuł – 95 – nowo projektowanej ustawy jest wiernym powtórzeniem istniejącego art. 29b, ustanawiającego procedury postępowania dyrektora urzędu morskiego i obowiązki kapitana statku w przypadku szczególnie złej pogody i wynikają one z postanowień zawartych w art. 18 implementowanej już wcześniej dyrektywy 2002/59/WE.

Nowym przepisem wprowadzanym przez projektowaną ustawę jest art. 96 regulujący zasady postępowania zarówno kapitana statku, jak i dyrektora urzędu morskiego, w warunkach zalodzenia na morzu. Zgodnie z przedmiotowym przepisem, który stanowi implementację do krajowego porządku prawnego postanowienia art. 1 ust. 8 dyrektywy 2009/17/WE, kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności oraz wykorzystania wszystkich środków, w tym możliwości własnego statku do manewrowania w warunkach lodowych oraz skorzystania ze szczegółowych informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskiego wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na

wodach morskich. Ustawa nakłada na dyrektorów właściwych urzędów morskich (we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami) obowiązek prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, przy zachowaniu postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyda, zgodnie z delegacją ustawową, rozporządzenie w sprawie warunków oraz sposobu przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich.

Ustawa narzuca w art. 97 (za zmienionym dyrektywą 2009/17/WE artykułem 23 dyrektywy 2002/59/WE) ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej obowiązek współpracy z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów ruchu morskiego i tras żeglugowych oraz współpracy z organizacjami regionalnymi lub międzynarodowymi w zakresie rozwoju systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.

W art. 98 projektowanej ustawy połączone zostały przepisy obecnych art. 30 i 31 ustawy z 2000 r. odnoszących się do przewozu ładunków masowych, w tym ziarna luzem. W pierwszej części tego artykułu stworzony został przepis materialny dotyczący bezpiecznego przewozu ładunków masowych oraz przedstawione wymagania posiadania przez statek przewożący ziarno odpowiednich dokumentów, zaś w końcowej powtórzono za art. 30 obecnej ustawy, delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów odnoszących się do załadunku i przewozu ziarna (uwzględniającego w tym zakresie postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS).

Kolejny, 99 artykuł projektowanej ustawy, wzorując się na istniejącym artykule 32 obowiązującej ustawy, nakazuje stosowanie postanowień rozdziału VII Konwencji SOLAS oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL, do przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach statkami morskimi. Zgodnie z postanowieniami ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

Projekt ustawy wprowadza także zupełnie nowy, nieujęty wcześniej w założeniach do ustawy, przepis art. 100, którego treść wynika z najnowszych postanowień prawidła 5.1 rozdziału VI Konwencji SOLAS, nakładający na załadowcę oleju luzem (w przypadku

zbiornikowców olejowych) lub dostawcę paliwa (dla każdego statku) obowiązek dostarczenia statkowi przed rozpoczęciem załadunku lub przed rozpoczęciem bunkrowania podstawowych danych dotyczących bezpieczeństwa danego produktu olejowego, czyli tzw. kartę bezpieczeństwa (MSDS).

W następnych dwóch artykułach (101 i 102) projektowana ustawa reguluje zagadnienia przewozu kontenerów statkami morskimi i przewozu przesyłek o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, w podobny sposób, jak to jest uregulowane w artykułach 33, 34 i 35 zmienianej, obowiązującej ustawy. Zaś następne cztery artykuły, od art. 103 do 106, regulują obowiązki armatorów statków w zakresie liczenia i rejestracji osób odbywających podróże morskie na statkach pasażerskich, podobnie jak to ma miejsce w istniejącej ustawie w art.: 35a, 35b, 35c i 35d. Dodatkowo jednak w projektowanej ustawie przewidziany został również przypadek użycia jachtów komercyjnych do przewozu pasażerów. W tym wypadku armator jachtu został obowiązany do prowadzenia list pasażerów odbywających rejsy oraz przekazywania ich dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia jachtu. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z delegacją z art. 106 ustawy oraz postanowieniami dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Unii Europejskiej lub z portów tych państw, został zobowiązany do wydania właściwego w tych sprawach rozporządzenia.

Ustawa zawiera regulację prawną dotyczącą usług pilotowych. Art. 107 ustawy powtarza przepisy art. 37 ustawy z 2000 r., rozszerzając i weryfikując niektóre kwestie związane z dokumentami kwalifikacyjnymi i uprawnieniami pilotów. W przedmiotowym przepisie zawarte zostały uregulowania dotyczące m.in. warunków wykonywania usług pilotowych, nadzoru nad pilotażem na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym oraz upoważnienia właściwego dyrektora urzędu morskiego do wydania zarządzeń w sprawie pilotażu obowiązkowego. Ustawa tworzy delegację (fakultatywną) dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie pilotażu obowiązkowego na morzu terytorialnym, określającego warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego. Zgodnie z postanowieniami tego artykułu ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych (w tym uprawnień pilota pełnomorskiego), warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień szczególnych, wzory dokumentów

kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem.

W art. 108 projektu ustawy nałożony został na kapitana statku lub jego przedstawiciela (chodzi tu o agenta morskiego, będącego przedstawicielem armatora lub czarterującego statek, reprezentującego statek i jego kapitana w porcie zawinięcia) obowiązek złożenia kapitanowi portu formularza ewidencyjnego zawierającego informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na statku. Zgodnie z delegacją ustawową minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2009/42/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską. Treść powyższego przepisu odpowiada art. 37a obecnej ustawy.

Ustawa przyznaje w art. 109 kapitanowi portu prawo do wprowadzenia czasowego zakazu lub ograniczenia ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie muszą zostać podane do wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie. Przepis ten jest powtórzeniem istniejącego art. 38 obowiązującej ustawy.

Zgodnie z nowym przepisem ustawy, oznaczonym jako art. 110, jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania. Przepis zabrania używania jachtu morskiego do prowadzenia działalności komercyjnej, który nie spełnia wymogów ustawy odnoszących się do tych jachtów, oraz nakłada na jachty komercyjne przewożące pasażerów obowiązek posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażerów. Ustawa zawiera też delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich na wodach morskich.

Ustawa przewiduje w art. 111 możliwość uprawiania żeglugi na wodach morskich także przez statki śródlądowe, ale po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określonych w aktach prawa miejscowego (zarządzeniach) przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.

Rozdział 5 ustawy zamykają dwa przepisy ustanawiające zakazy. Nowy, nieujęty w założeniach do ustawy, a wynikający z najnowszego prawidła 34-1 rozdziału V Konwencji SOLAS, przepis artykułu 112 zakazuje uniemożliwiania lub utrudniania podejmowania przez kapitana statku decyzji w sprawach bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska oraz powtórzony za istniejącym art. 28 ustawy z 2000 roku – art. 113 projektu ustawy, który zakazuje używania sygnału wzywania pomocy do celów innych niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie.

Rozdział 6 (art. 114 – 125) reguluje kwestie dotyczące ratowania życia na morzu.

Projektowana ustawa zachowuje w dużym stopniu dotychczasowy stan prawny w zakresie spraw związanych z ratowaniem życia na morzu, ustanowiony przez ustawę z 9 listopada 2000 roku. Rozdział ten rozpoczyna przepis art. 114 nakładający obowiązek niezwłocznego poinformowania organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej bądź jednostek Policji na każdego, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu.

Ustawa powierza w art. 115 zapewnienie działań związanych z ratowaniem życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencja SAR) z 1979 roku, organom administracji morskiej.

W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, na mocy art. 116 projektu ustawy utrzymana została Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), w skład której wchodzi: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze z drużynami ochotniczymi. Służba SAR zachowuje ciągłość działania. Ustawa przedstawia w art. 117 katalog zadań Służby SAR oraz zobowiązuje przedmiotową służbę do wykonywania zadań zgodnie z planem akcji poszukiwawczych i ratowniczych (Plan SAR). Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został na mocy art. 119 ustawy upoważniony do powoływania i odwoływania dyrektora kierującego Służbą SAR (ustawa określa też kryteria, jakie powinien spełniać kandydat na dyrektora Służby SAR).

Kolejne trzy artykuły: 120, 121 i 122 projektu ustawy odpowiadają w treści przepisom artykułów 46, 47 i 48 obecnej ustawy z 2000 r. i odnoszą się do uprawnień Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego, Rady SAR (organu opiniotawczo-doradczego

ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej) oraz Planu SAR. Nowością, wprowadzoną do projektu na wniosek MON, jest tylko zmiana na stanowisku przewodniczącego Rady SAR, którym od tej pory z mocy ustawy ma być Dowódca Marynarki Wojennej (a nie jak dotąd Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych).

Projekt przedmiotowej ustawy wprowadza dwa nowe przepisy materialne, których zabrakło w obecnym uregulowaniu, dotyczące oznakowania statków ratowniczych i zakazu nieuprawnionego używania tego oznakowania (art. 123 projektu) oraz uprawnień przysługujących członkom ochotniczych drużyn ratowniczych (art. 124 projektu ustawy).

Ustawa zawiera także w art. 124 in fine delegacje dla Rady Ministrów do określenia rozporządzeniem szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze (w tym sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych), a dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej delegację do wydania rozporządzenia określającego szczegółową organizację Służby SAR (w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających).

Na mocy ostatniego w tym rozdziale, nowego w ustawie o bezpieczeństwie morskim przepisu art. 125 przedmiotowego projektu zostaje utworzona Morska Służba Asysty Telemedycznej, której zadania ma wykonywać Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest obowiązany (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia) do wydania rozporządzenia, które określi m.in. sposób funkcjonowania i organizację tej służby. Wydanie przedmiotowego rozporządzenia będzie stanowiło wypełnienie obowiązków Polski wynikających z Konwencji SOLAS i Konwencji SAR oraz art. 6 dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Rozdział 7 (art. 126 – 130) zawiera przepisy dotyczące kar pieniężnych.

Przepisy karne zawarte w projekcie ustawy wprowadzają odpowiedzialność finansową za naruszenie norm przewidzianych w ustawie i wynikających z niej przepisów prawa międzynarodowego i wspólnotowego dotyczącego bezpieczeństwa morskiego. Ustawa różnicuje kary pieniężne na kary pieniężne o równowartości do jednego miliona jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, oraz kary pieniężne do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający,

ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

Karom z pierwszej grupy podlega armator każdego statku, w przypadku gdy naruszy przepisy w zakresie poddania go obowiązkowej inspekcji, właściwej obsady załogowej, spełniania odpowiednich wymagań statecznościowych – jeśli jest to statek ro-ro, odpowiednich wymagań bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w żegludze krajowej albo gdy narusza zasady przewożenia statkiem konkretnych rodzajów ładunków. W porównaniu z obowiązującą ustawą w tej części przepisów karnych został dodany, w art. 126 pkt 1, oczywisty i niewyartykułowany poprzednio przepis przewidujący sankcje karne wobec armatora, który narusza przepisy w zakresie spełniania przez jego statek wymagań ustawy w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

Karom z drugiej grupy mogą podlegać albo wszystkie podmioty (ustawa używa podmiotu powszechnego „kto” – art. 127 ust. 1), albo konkretnie wymienione podmioty (art. 127 ust. 2), takie na przykład jak: armator statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, przedstawiciel kapitana statku, dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kierownik statku rybackiego, pilot morski, podmiot zarządzający portem. W osobnym przepisie art. 128 projektowana ustawa przewiduje sankcje karne dla osoby kapitana statku.

Nową regulacją ustawy jest przepis wyrażony w art. 127 ust. 1 pkt 7, nakładający sankcję karną na każdego, kto prowadzi statek morski lub śródlądowy, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Ustawa zastrzega jednak, że sankcji tej nie podlega osoba, na którą została nałożona grzywna na podstawie Kodeksu karnego lub gdy wykroczenie zostało już stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

W sprawie właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów ustawy, projekt odsyła do regulacji ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Rozdział 8 (art. 131 – 142) dotyczy zmian w przepisach obowiązujących, zawiera przepisy przejściowe i końcowe.

Ustawa wprowadza zmiany w czterech innych ustawach: ustawie o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, z 1967 r.; ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, z 1991 r.; ustawie o zapobieganiu

zanieczyszczaniu morza przez statki, z 1995 r.; oraz ustawie – Kodeks morski, z 2001 r.

W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416, z późn. zm.) zmiany polegają na dodaniu nowego punktu 5, w art. 13a w ust. 3, w brzmieniu: „przewodniczenie Radzie SAR, o której mowa w art. 121 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. ...)” oraz zmianie brzmienia art. 13b ust. 2 pkt 2, na: „wykonywanie zadań Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej”.

Zmiana w ustawie 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.) polega na dodaniu w art. 42 ustępu 6 w brzmieniu: „W celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w ust. 1, organy administracji morskiej odbywają regularne spotkania, a w wyjątkowych okolicznościach odbywają także spotkania doraźne.” Wprowadzenie tego przepisu podyktowane zostało wymaganiami dyrektywy 2009/17/WE, zmieniającej artykułem 1 ust. 10 artykuł 20 dyrektywy 2002/59/WE, który w swoim nowym brzmieniu narzucił obowiązek odbywania tego rodzaju spotkań właściwym władzom w sprawach udzielania statkom potrzebującym pomocy miejsca schronienia. Ponieważ sprawy takie należą do szerszego zakresu spraw związanych z korzystaniem z morza, o którym mówi przepis art. 42 ust. 1 ustawy, cytowany wyżej zapis umieszczono właśnie w ustawie o obszarach morskich w odnoszącym się do administracji morskiej dziale III, w rozdziale traktującym o kompetencjach i terytorialnym zakresie działania organów tej administracji.

Zmiany w ustawie z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518) mają na celu implementację zmian do dyrektywy 2002/59/WE wprowadzonych przez postanowienia dyrektywy 2009/17/WE, która zmieniła brzmienie jej art. 15, dając możliwość (co zostało zapisane w art. 10a przedmiotowej ustawy) zwolnienia niektórych statków (na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej) odbywających żeglugę regularną z obowiązku każdorazowego informowania właściwego dyrektora urzędu morskiego o przewożonych ładunkach niebezpiecznych, a także nakładając na kapitana statku obowiązek powiadamiania o zmianach czasu przybycia do portu przeznaczenia wynoszących co najmniej trzy godziny.

Zmiany w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432) polegają na nadaniu nowego brzmienia art. 23 § 5: „Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru” oraz rozszerzeniu treści art. 24 § 1 na następującą: „Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 i przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru, z zastrzeżeniem § 2.”. Projektowana zmiana wynika z implementowania przepisu art. 4 dyrektywy 2009/21/WE nakazującego państwom członkowskim podjęcie właściwych środków zapewniających, aby nowo rejestrowane statki spełniały odpowiednie wymagania i przepisy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa.

Dodatkowo, aby zapobiec przypadkom eksploatacji pod polską banderą statków o bardzo niskich standardach (tzw. statków substandardowych) i nie obniżać na arenie międzynarodowej pozycji Polski jako państwa bandery, projekt ustawy dodaje w art. 31 po § 1 nowy § 1a o następującej treści: „Z rejestru okrętowego, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, można wykreślić statek, który w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcję państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku.”. W konsekwencji dodania tego przepisu zmieniona musiała być też treść kolejnego § 2, na następujący: „W przypadkach określonych w § 1 i 1a wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzyciela hipotecznego wyrażonej na piśmie.”.

Ustawa zmienia również brzmienie art. 48 § 2 Kodeksu morskiego, na następującą: „Zadania organu pomiarowego mogą zostać powierzone zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim”. Powyższa zmiana porządkuje przepisy w zakresie upoważniania uznanych organizacji (instytucji klasyfikacyjnych) do wykonywania zadań administracji morskiej oraz usuwa nieprawidłowości wykryte w ramach audytu polskiej administracji morskiej przeprowadzonego w dniach 12 – 19 kwietnia 2010 r. przez Międzynarodową Organizację Morską. W wyniku zmiany brzmienia art. 48 § 2 projektodawca zrezygnował ze wskazywania na konkretne organy pomiarowe i ich upoważniania do tych celów w drodze rozporządzenia.

Art. 135 ustawy stanowi, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Projektowana ustawa przewiduje specjalne terminy dla wejścia w życie przepisów dotyczących nowo utworzonej Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Zgodnie z art. 136 projektu w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy egzaminy kwalifikacyjne będą przeprowadzane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie przepisów dotychczasowych. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich prześlą Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej posiadaną dokumentację w zakresie dotychczas prowadzonej działalności. Przepis tego artykułu stanowi również, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powoła przewodniczącego oraz zastępców przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 77 ust. 10 ustawy.

Art. 137 ustawy decyduje również o tym, iż dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Ustawa nakłada też w art. 139 na armatorów jachtów komercyjnych obowiązek dostosowania się do wymagań ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Na mocy art. 140 dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11i, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 1 pkt 1, art. 15 ust. 1 pkt 2, art. 16 ust. 5, art. 16a ust. 3, art. 16b ust. 2, art. 16c ust. 4, art. 19 ust. 10, art. 19 ust. 10a, art. 25 pkt 1 i 3, art. 25 pkt 4, art. 26 ust. 2, art. 27c ust. 2, art. 29 ust. 1, art. 29 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 29 ust. 5, art. 29a ust. 1, art. 30 i 31 ust. 3, art. 32 ust. 2, art. 34, art. 35 d, art. 36 ust. 7, art. 37a ust. 2, art. 43 ust. 4, art. 49 ust. 1, art. 49 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 141, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 58, art. 23 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 8 ust. 3, art. 13 ust. 7, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 76 ust. 4, art. 74 ust. 4, art. 68, art. 80 ust. 3, art. 83 ust. 2, art. 86 ust. 3, art. 86 ust. 6, art. 86 ust. 10, art. 86 ust. 12, art. 91 ust. 2, art. 94 ust. 3, art. 98 ust. 5, art. 99 ust. 2, art. 101 ust. 7, art. 106, art. 107 ust. 9, art. 108 ust. 2, art. 118 ust. 4, art. 124 ust. 3, art. 124 ust. 4 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Ponadto dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 19 ust. 8a oraz art. 25 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. zachowują moc przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez

statki z 1995 r. zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 10b ust. 3 tejże ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

W art. 140 i 141 wprowadzono przepisy przejściowe zapewniające ciągłość funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, a także pełnienia funkcji Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji oraz Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

W art. 143 wprowadzono przepisy dotyczące wydatkowej reguły dyscyplinującej, zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm).

Projekt ustawy przewiduje, iż nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, za wyjątkiem przepisów art. 70, które wejdą w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia ustawy

Celem projektowanej regulacji jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektyw stanowiących pakiet Eryka III, w tym dyrektywy 2009/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, dyrektywy 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, dyrektywy 2009/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Projektowana ustawa oprócz wdrożenia prawa unijnego wynikającego z pakietu dyrektyw Eryka III, wprowadzać będzie regulacje w zakresie kwalifikacji i składu załogi, przepisy regulujące bezpieczne uprawianie żeglugi przez statki morskie przeznaczone do uprawiania sportu lub rekreacji (turystyki) w celach niekomercyjnych oraz komercyjnych, zapisy regulujące nadzór nad stacjami atestacji urządzeń i wyposażenia statków, zapisy pozwalające na zatrzymanie statku o polskiej przynależności przez polski organ inspekcyjny na ściśle określony czas, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, zapisy dotyczące nadzoru nad stanem technicznym jachtów morskich o polskiej przynależności, przez podmioty lub osoby do tego upoważnione, zapis o utworzeniu oraz określeniu warunków funkcjonowania morskiej służby asysty telemedycznej.

II. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Skutki wdrożenia ustawy dotyczyć będą działalności:

- 1) organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich,
- 2) armatorów oraz właścicieli statków,
- 3) załóg statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) pilotów morskich,
- 6) podmiotów zarządzających portami i przystaniamiorskimi,

- 7) towarzystw klasyfikacyjnych,
- 8) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- 9) akademii morskich i szkół morskich oraz ośrodków szkoleniowych,
- 10) związków sportowych o zasięgu ogólnokrajowym,
- 11) stowarzyszeń żeglarskich,
- 12) stacji atestacji wyposażenia statkowego,
- 13) Państwowej Inspekcji Pracy,
- 14) Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

W ujęciu ilościowym regulacja dotyczyć więc będzie:

- 3 urzędów morskich,
- 21 polskich armatorów,
- załóg statków morskich, tj. ok. 30 000 polskich marynarzy i oficerów aktywnie pracujących na statkach wszystkich bander świata,
- 10 zarządów portów morskich, obsługujących statki w żegludze międzynarodowej,
- 5 towarzystw klasyfikacyjnych, posiadających umowę o upoważnieniu do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej,
- 3 akademii morskich, 8 morskich szkół średnich i policealnych oraz 23 ośrodków szkolących marynarzy,
- ok. 20 stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku,
- ok. 4000 morskich jachtów rekreacyjnych (w tym ok. 90 % jachtów o długości całkowitej poniżej 15 m),
- ok. 250 morskich jachtów komercyjnych.

Przychody z całokształtu działalności w zakresie gospodarki morskiej wyniosły ok. 1 % w stosunku do przychodów z całokształtu działalności dla całej gospodarki Polski (dane za 2008 r.).

III. Wyniki konsultacji społecznych

Projektowane zmiany do ustawy były konsultowane w ramach uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Urząd Morski w Gdyni,
- 2) Urząd Morski w Szczecinie,
- 3) Urząd Morski w Słupsku,
- 4) Akademia Morska w Szczecinie,
- 5) Akademia Morska w Gdyni,
- 6) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni,
- 7) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR,
- 8) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 9) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 10) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie.

W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku,
- 2) Det Norske Veritas Polska,
- 3) Germanischer Lloyd Polska,
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce,
- 5) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 6) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 7) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 8) Polski Związek Żeglarski,
- 9) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
- 11) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich,
- 12) Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”,
- 13) Gdańska Federacja Żeglarska,
- 14) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
- 15) Związek Armatorów Polskich,
- 16) Polska Żegluga Bałtycka,
- 17) Polska Żegluga Morska,
- 18) Unibaltic,

- 19) Rem-Service. Sp. z o.o.,
- 20) Unity Line Sp. z o.o.,
- 21) Polskie Linie Oceaniczne,
- 22) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 23) Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.,
- 24) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 25) Zarząd Portu Elbląg,
- 26) Zarząd Portu Police,
- 27) Zarząd Portu Darłowo,
- 28) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 29) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 30) Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa,
- 31) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni,
- 32) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
- 33) Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.,
- 34) Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego,
- 35) Ośrodek Szkolenia Pożarniczego – Fire Port Service,
- 36) Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c.,
- 37) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 38) Ośrodek Szkolenia Ratowniczego, Fundacja Rozwoju WSM,
- 39) Akademia Morska Studium GMDSS,
- 40) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 41) Ośrodek Szkoleniowy Akademia Marynarki Wojennej,
- 42) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej,
- 43) Straż Portowa Sp. z o.o.,
- 44) Bałtycka Akademia Umiejętności,
- 45) Meridian International S.C.,
- 46) Gdyńska Szkoła Morska,
- 47) Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte,

- 48) Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 49) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej,
- 50) Ośrodek Szkolenia Morskiego przy Centrum Kształcenia Zawodowego,
- 51) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 52) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 53) Towarzystwo Wiedzy Powszechnej – Oddział Regionalny w Szczecinie,
- 54) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu,
- 55) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
- 56) Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie.

W ramach uzgodnień społecznych zostały zgłoszone uwagi, które w większości odnosiły się do utworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, przejęcia nadzoru nad wszystkimi ośrodkami szkoleniowymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, uregulowania spraw ochrony przeciwpożarowej w portach oraz wdrożenia postanowień Konwencji MOP o pracy na morzu (MLC 2006).

Z uwag dotyczących spraw powołania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i przejęcia nadzoru nad morskimi jednostkami edukacyjnymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wynikało, że centralizacja szkolenia, egzaminowania, nadzorowania ośrodków w projekcie zmian do ustawy nie prowadzi do podwyższenia standardów szkolenia, natomiast podniesie koszty kształcenia kadr morskich. Celem stworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej jest opracowanie systemu centralnych testów egzaminacyjnych ze wszystkich przedmiotów, co zniweluje różnice w poziomie oceny wiedzy i umiejętności zdających. Bardziej szczegółowe uwagi dotyczące sposobu działania komisji egzaminacyjnej, przeprowadzania egzaminów, tworzenia bazy pytań i list egzaminatorów zostaną wzięte pod uwagę na etapie tworzenia aktów wykonawczych do ustawy, ponieważ wprowadzanie szczegółowych przepisów do tekstu ustawy jest niecelowe. Egzaminacje w dalszym ciągu będą przeprowadzane na Wybrzeżu. Utworzenie takiej komisji nie wiąże się ze zwiększeniem kosztów jej utrzymania, ponieważ z trzech obecnie funkcjonujących komisji powstanie jedna niezależna komisja.

Zagadnienia dotyczące uznawania i nadzoru ośrodków szkoleniowych w obecnym stanie powodują niejednorodność sposobu prowadzenia kontroli i uznawania, a także, z uwagi na

lokalny zakres kontroli, mogą generować zarzuty o istnieniu powiązań pomiędzy kontrolującymi a kontrolowanymi. Proponowane przejęcie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej bezpośredniego audytowania morskich jednostek edukacyjnych wyeliminuje wątpliwości odnośnie do systemu kontroli. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że ośrodki szkoleniowe są obowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001, w związku z czym audytorzy przeprowadzający audyty w tych ośrodkach powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania audytów w tym zakresie. Ponadto audytorzy powinni posiadać wiedzę dotyczącą Konwencji STCW oraz jej wymagań.

Przepisy dotyczące ochrony pożarowej w portach morskich i na wodach morskich niestety nie mogą znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim, gdyż inny jest zakres podmiotowy ustawy. Podobnie jest w przypadku ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, która reguluje sprawy ochrony portów przed aktami bezprawnej ingerencji lub aktami terrorystycznymi. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury zagadnienia regulujące ochronę przeciwpożarową w portach morskich i na wodach morskich powinny znaleźć się w ustawie o ochronie przeciwpożarowej, która jest odpowiednim aktem w tym zakresie. W związku z powyższym Ministerstwo wypracuje wspólne stanowisko w tej sprawie z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, który jest właściwy w zakresie spraw ochrony pożarowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Uwzględnienie postanowień Konwencji MLC Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2006 r. w projekcie ustawy nie jest możliwe, ponieważ zagadnienia zawarte w Konwencji nie mieszczą się w zakresie przedmiotowym ustawy. Konwencja MLC będzie wdrożona ustawą o pracy na morzu, nad którą trwają prace legislacyjne.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

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

Koszty związane z implementacją prawa UE

W związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, konieczne jest pokrycie następujących kosztów związanych z utworzeniem i utrzymaniem:

- 1) bazy danych statków o polskiej przynależności – ok. 300 tys. zł, w tym:

- ok. 20 tys. zł – opracowanie dokumentacji projektowej dla utworzenia bazy danych statków,
- ok. 260 tys. zł – zakup sprzętu, oprogramowania oraz integracja z istniejącymi systemami bezpieczeństwa żeglugi,
- ok. 20 tys. zł – szkolenie operatorów systemu.

Wykonawcą bazy danych będzie jeden z urzędów morskich (obecnie trwają ostateczne ustalenia, który z UM podejmie się projektu i będzie beneficjentem ww. kwoty).

2) systemu zarządzania jakością (ok. 70 tys. zł na rozszerzenie systemu oraz ok. 30 tys. zł rocznie w związku z kosztami przeprowadzania audytów odnowieniowych) – ww. kwota stanowi koszty administracyjne trzech urzędów morskich;

3) morskiej służby asysty telemedycznej – corocznie ok. 100 tys. zł, w tym:

- ok. 60 tys. zł – koszty osobowe dla lekarzy pełniących całodobowy dyżur (obejmujące wynagrodzenie wraz z pochodnymi, dla minimum 3 lekarzy pracujących w systemie zmianowym),
- ok. 40 tys. zł – koszty lokalowe (wynajęcie oraz utrzymanie pomieszczenia do pełnienia dyżurów) oraz koszty opłat za połączenia telefoniczne i transmisje danych.

Beneficjentem ww. kwoty będzie wyznaczone w ustawie Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej, mając na uwadze, że pracujący w tym zakładzie lekarze, którzy udzielać będą porad drogą radiową, posiadają doświadczenie morskie lub przeszkolenie w zakresie podstaw medycyny morskiej i tropikalnej. Służba nie będzie stanowić odrębnej jednostki organizacyjnej, a będzie jedynie zorganizowanym systemem dyżurów odpowiednio przeszkolonych lekarzy świadczących porady medyczne drogą telefoniczną lub radiową dla załóg statków morskich. Nadzór nad działaniem służby sprawował będzie minister właściwy do spraw zdrowia. Ww. kwota potrzebna corocznie na funkcjonowanie służby będzie finansowana z części 21 budżetu państwa. Nie przewiduje się dodatkowych środków związanych z utworzeniem służby, ponieważ podstawowe wyposażenie i miejsce do pełnienia służby powinien zapewnić wybrany instytut.

W związku z dyrektywą 2009/21/WE pojawią się również koszty audytu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (VIMSAS), ponoszone co 7 lat. W kwietniu 2010 r. odbył się audyt IMO, stąd konieczność ponoszenia kosztów z tym związanych nastąpi w roku 2016 lub 2017. Koszty przeprowadzenia takiego audytu w roku 2010 wyniosły ok. 50 tys. zł.

W związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu, z uwagi na wprowadzenie nowego reżimu inspekcyjnego państwa portu, konieczna będzie poprawa stanu zatrudnienia inspektorów inspekcji państwa portu (PSC) (problemy z obsadą z braku chętnych) w celu dostosowania liczby inspektorów do obowiązków państwa portu nałożonych ww. dyrektywą. Będzie również istniała konieczność zapewnienia odpowiedniego wyposażenia i szkoleń dla inspektorów.

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

- w Urzędzie Morskim w Szczecinie należy przewidzieć koszty wyposażenia stanowiska do obsługi systemów monitorowania ruchu statków (SafeSeaNet i LRIT) – sprzęt komputerowy oraz biurowy, które wyniosą około 12 tys. zł, a także koszt adaptacji pomieszczenia dla ww. stanowiska z uwzględnieniem kontroli dostępu i ochrony danych, co wyniesie około 10 tys. zł, koszt ten zostanie pokryty z budżetu państwa,
- w Urzędzie Morskim w Gdyni przewidywane są wydatki na dostosowanie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowego Systemu SafeSeaNet), szczególnie w zakresie podsystemów tego Systemu, tj. systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi i systemu kontrolno-informatycznego dla portów polskich, w wysokości 0,9 mln zł, a także wydatki związane z ustanowieniem w Polsce serwerowni awaryjnej dla infrastruktury systemu identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (LRIT), w wysokości około 2,1 mln zł. Wymienione wyżej wydatki przewidywane przez Urząd Morski w Gdyni zostały już jednak zapisane w realizowanym przez Urząd Morski w Gdyni projekcie „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego” (KSBM), którego etap I znajduje się na liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 (Priorytet VII Transport przyjazny środowisku). Koszt całkowity tego projektu (etap I) określony został kwocie 111 665 386,75 zł, przy czym maksymalne dofinansowanie z UE wynosi 101 268 643,15 zł, zaś pozostałe środki niezbędne do sfinansowania przedmiotowego projektu są co roku zapewniane w budżecie Urzędu Morskiego w Gdyni.

Nie przewiduje się wzrostu dochodów budżetu państwa z tytułu opłat za przeprowadzenie inspekcji statku i wydawanie stosownych dokumentów, jak również zwiększenia obciążeń finansowych armatorów i właścicieli statków. Katalog inspekcji bandery oraz inspekcji państwa portu, który opisano w ustawie stanowi jedynie

uporządkowanie obecnego stanu rzeczy oraz doprowadzenie do zgodności nazewnictwa poszczególnych typów i rodzajów inspekcji do nomenklatury używanej w przepisach międzynarodowych. Wprowadzenie nowego reżimu inspekcyjnego w zakresie inspekcji państwa portu nie wpłynie na zwiększenie obciążeń finansowych armatorów i właścicieli statków, ponieważ inspekcje te, wykonywane na statkach o obcej przynależności, nie podlegają opłatom za ich przeprowadzenie.

Koszty niezwiązane z implementacją prawa UE

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

Przedmiotowa zmiana nie spowoduje dodatkowego obciążenia dla budżetu państwa. Obecnie funkcjonują trzy komisje egzaminacyjne przy każdym z dyrektorów urzędów morskich. W ich miejsce powołana zostanie Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Dodatkowo koszty funkcjonowania CMKE oraz opłacenia egzaminatorów pokryte będą ze zwiększonych dochodów z przeprowadzania egzaminów w związku ze zmianą załącznika do ustawy w zakresie opłat za egzaminy. Podwyższenie opłat za egzaminy wynika z faktu, że przedmiotowe opłaty od 2000 r. nie ulegały zmianom. Koszty związane z wynagrodzeniem egzaminatorów i dochody trzech komisji egzaminacyjnych w roku 2008 wyniosły odpowiednio 350 tys. zł oraz 860 tys. zł. Pozostała kwota przeznaczona jest na wynagrodzenia przewodniczących komisji egzaminacyjnych, pracowników sekretariatów komisji oraz opłacenie materiałów i pomieszczeń egzaminacyjnych. Obecnie co roku rezerwowana jest kwota 450 tys. rocznie na wydatki związane z działaniem komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich. Wydatki te nie ulegną zwiększeniu po utworzeniu CMKE.

W związku z objęciem pełnym i bezpośrednim nadzorem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nad morskimi jednostkami edukacyjnymi pojawią się koszty audytów, czyli koszty zespołu audytującego. W związku z powyższym konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia, we właściwej komórce organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury o dwie osoby. Płace tych osób kalkuluje się na poziomie 3,5 tys. zł dla każdej z nich, co daje obciążenie budżetu państwa ok. 100 tys. zł rocznie.

Morska jednostka edukacyjna odprowadzać będzie za audyt opłatę zgodnie z załącznikiem do ustawy. Koszty audytów dodatkowych zleconych przez MI oraz koszty wynagrodzenia audytorów zgodnie z załącznikiem do ustawy pokrywać będzie budżet państwa.

Przewidywane koszty roczne ok. 100 tys. zł w pełni zależą od ilości realizowanych audytów. Beneficjentem tej kwoty będzie Ministerstwo Infrastruktury. Częściowa kompensacja kosztów osiągnięta zostanie poprzez aktualizację wysokości opłat za audyty określone w załączniku do ustawy. Koszty związane z wynagrodzeniem audytorów i dochody z przeprowadzonych kontroli w roku 2008 wyniosły odpowiednio 24 tys. zł oraz 41 tys. zł. Pozostała kwota przeznaczana jest na wynagrodzenia osób koordynujących przeprowadzanie kontroli w ośrodkach szkoleniowych.

Środki finansowe na pokrycie kosztów związanych z wejściem w życie projektowanej ustawy zostaną zapewnione z części budżetu będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Nie przewiduje się zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Z tytułu wejścia w życie projektowanej ustawy nie wystąpią skutki finansowe dla Państwowej Inspekcji Sanitarnej, ponieważ zadania PIS nie ulegną zmianie.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych oraz wytycznymi Ministra Finansów zapewniającymi stosowanie jednolitych wskaźników makroekonomicznych, które będą stanowić podstawę oszacowywania skutków finansowych projektowanej ustawy, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2012 – 2021, w oparciu o kwotę bazową wynoszącą 780 tys. zł. Kwota ta zawiera zarówno wydatki osobowe jak i rzeczowe. W 2012 r. kwota wydatków w stosunku do ww. kwoty bazowej będzie większa o 392 tys. zł w związku z jednorazowymi wydatkami związanymi z utworzeniem bazy danych statków o polskiej przynależności (300 tys. zł), rozszerzenia systemów ISO w urzędach morskich (70 tys. zł) oraz doposażenia VTS Szczecin-Świnoujście (22 tys. zł). W 2017 r. kwota bazowa została powiększona o 50 tys. zł w związku z planowanym ponownym audytem IMO.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach wyniosą:

- 1) 2012 r. – 1 172 tys. zł,
- 2) 2013 r. – 800 tys. zł,

- 3) 2014 r. – 820 tys. zł,
- 4) 2015 r. – 840 tys. zł,
- 5) 2016 r. – 861 tys. zł,
- 6) 2017 r. – 933 tys. zł,
- 7) 2018 r. – 904 tys. zł,
- 8) 2019 r. – 925 tys. zł,
- 9) 2020 r. – 947 tys. zł,
- 10) 2021 r. – 970 tys. zł.

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy przyjęto średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych.

Szczegółowy, maksymalny limit wydatków budżetu państwa na lata 2012 – 2021 określa tabela.

	Jednostka obliczeniowa	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CPI – dynamika średnioroczna	%	100	102.5	102.5	102.5	102.5	102.5	102.4	102.4	102.4	102.4
	zł	1172 tys. zł.	800 tys. zł	820 tys. zł	840 tys. zł	861 tys. zł	933 tys. zł	904 tys. zł	925 tys. zł	947 tys. zł	970 tys. zł

W zakresie dochodów kwoty dochodu na poziomie 900 tys. zł rocznie (860 tys. zł działanie CMKE, 40 tys. zł dokonywanie audytów morskich jednostek edukacyjnych) i nie podlegają wzrostowi o ww. wskaźnik, ponieważ wynikają z cennika umieszczonego w załączniku do ustawy. Wdrożenie projektowanych rozwiązań nie będzie angażowało dodatkowych środków budżetu państwa w jakiegokolwiek fazie realizacji, zarówno w części 21 – Gospodarka morska, jak i poza nią. Projektowane rozwiązania nie spowodują zmiany poziomu wydatków przewidzianych i zaplanowanych w części 21 – Gospodarka morska.

Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane zmiany będą miały pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez podniesienie atrakcyjności polskiej bandery, poprawę jakościową floty i konkurencyjność w stosunku do krajów trzecich. Wprowadzenie odpowiednich przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi jachtów komercyjnych może stworzyć nowe miejsca pracy na obszarach nadmorskich, dzięki pojawieniu się nowego rodzaju działalności turystycznej.

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

Projekt ustawy nie generuje obciążeń administracyjnych. Regulacje nie będą powodowały obciążenia dla sektora przedsiębiorców w sektorze gospodarki morskiej, ponieważ zgodnie z zapisami dyrektyw oraz umów międzynarodowych, nowe obowiązki nakładane są w zdecydowanej większości na administrację morską.

Projektowane zmiany pozytywnie wpłyną na konkurencyjność gospodarki poprzez podniesienie atrakcyjności polskiej bandery, poprawę jakościową floty i konkurencyjność w stosunku do krajów trzecich.

Podniesienie atrakcyjności bandery może służyć zachęceniu armatorów polskich do rejestracji swojej działalności gospodarczej pod banderą narodową. Bandera o wysokim współczynniku działalności może również zachęcić armatorów zagranicznych, w związku z faktem, że statki podnoszące taką banderę będą rzadziej poddawane kontrolom inspekcji państwa portu (PSC). Zachęcające dla armatorów może być również wprowadzenie systemów zarządzania jakością w całej administracji morskiej, co sprawi, że jej działania staną się jednolite i bardziej przejrzyste dla podmiotów zewnętrznych.

Wprowadzenie odpowiednich regulacji w zakresie jachtingu komercyjnego pozwoli na dostosowanie przepisów polskich do poziomu, jaki obowiązuje w innych państwach UE. Uregulowanie spraw jachtingu komercyjnego ma na celu de facto zmniejszenie wymagań, jakie powinny być obecnie stosowane w odniesieniu do jachtów sportowych uprawiających działalność polegającą w szczególności na przewozie osób. Zostanie otwarty nowy rynek usług o regulacjach bardziej liberalnych (w szczególności zmniejszone zostaną obciążenia finansowe i administracyjne) niż ma to miejsce w przypadku pełnomorskiej żeglugi

pasażerskiej obowiązujące zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego (które traktują jednostki sportowe prowadzące działalność, o której mowa w niniejszym projekcie ustawy, jako normalne statki handlowe). Aby natomiast zapewnić bezpieczeństwo osób korzystających z usług w zakresie żeglarstwa komercyjnego, niezbędne jest określenie minimalnych przepisów dotyczących wymagań technicznych, jakie muszą spełniać przedmiotowe jachty. Podkreślić należy, że jednocześnie utrzymana zostaje liberalizacja w zakresie żeglarstwa rekreacyjnego. Co więcej, poprzez wprowadzenie możliwości prowadzenia nadzoru nad stanem technicznym jachtów rekreacyjnych przez podmioty inne niż instytucje klasyfikacyjne, rynek ww. usług zostanie otwarty i stanie się bardziej konkurencyjny pod względem cenowym i jakościowym.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Proponowane zmiany nie wpłyną na sytuację i rozwój regionalny.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 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.) projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

07/11rch

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾:		DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/21 WE					
Art. 1	1. Celem niniejszej dyrektywy jest: a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego. 2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla morskich przepisów wspólnotowych wymienionych w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r.	N			

	ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) oraz dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST).				
Art. 2	Niniejsza dyrektywa stosuje się do administracji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek.	N			
Art. 3 pkt a	Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje: a) „statek” oznacza statek lub jednostkę podnoszące banderę państwa członkowskiego, które objęte są zakresem odpowiednich konwencji IMO i które objęte są wymogiem posiadania zaświadczenia;	N			
Art. 3 pkt b	b) „administracja” oznacza właściwe organy państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek;	N			
Art. 3 pkt c	c) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach	T	Art. 5 pkt 17	17) uznanej organizacji - należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;	
Art. 3 pkt d	d) „certyfikaty” oznaczają oficjalne certyfikaty wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami IMO	T	Art. 5 pkt 21	21) certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;	
Art. 3 pkt e	e) „audyt IMO” oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.974(24) przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.	T	Art. 9	Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO). Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień. 2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z przepisów IMO - Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO), poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.	

				<p>3. Audyt, o którym mowa w ust. 1, poprzedza się przeprowadzaniem audytów wewnętrznych w urzędach, służbach i innych podmiotach realizujących zadania, o których mowa w ust. 2. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przygotowania administracji morskiej do audytu IMO, a w szczególności tryb organizacji i przeprowadzania audytów wewnętrznych, jednostki nimi objęte oraz tryb usuwania uchybień stwierdzonych w wyniku audytu IMO, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i sprawnego przygotowania i przebiegu audytu IMO.</p>	
Art. 4 ust. 1 ust. 2	<p>1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do podnoszenia bandery danego państwa członkowskiego, państwo to podejmuje środki, które uzna za właściwe, w celu zapewnienia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy wszelkich rozsądnych środków. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.</p> <p>2. Jeżeli inne państwo bandery wystąpi o informacje dotyczące statku, który wcześniej podnosił banderę państwa członkowskiego, państwo członkowskie, którego to dotyczy, niezwłocznie przekazuje temu innemu państwu bandery występującemu o te informacje szczegółowe informacje na temat nieusuniętych niezgodności i wszelkie inne stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa.</p>	T	Art. 28	<p>Art. 28. 1. W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uzyskuje informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte; 2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza inspekcję wstępną weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację. <p>2. Na żądanie dyrektora urzędu morskiego armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.</p> <p>3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności, przed wpisem statku do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisaniu statku do rejestru.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej,</p>	

				kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do rejestru.	
Art. 5	W przypadku powiadomienia administracji o zatrzymaniu statku podnoszącego banderę danego państwa członkowskiego przez państwo portu, administracja ta nadzoruje, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO.	T	Art. 30	Art. 30. 1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu: 1) kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie przekazać informację o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskogo właściwemu dla portu macierzystego statku; 2) armator statku jest obowiązany dostosować statek do wymagań umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie stwierdzonych uchybień; 3) właściwy dyrektor urzędu morskogo nadzoruje dostosowanie statku do wymagań umów międzynarodowych. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób: 1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu, 2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków, 3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskogo nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych - kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach.	
Art. 6	Państwa członkowskie zapewniają, aby przynajmniej następujące informacje dotyczące statków podnoszących banderę były w każdej chwili dostępne do celów niniejszej	T	Art. 7	Art. 7. 1. Na potrzeby administracji morskiej tworzy się elektroniczną bazę danych o statkach o polskiej przynależności.	

	<p>dyrektywy:</p> <p>a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);</p> <p>b) daty przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;</p> <p>c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;</p> <p>d) dane identyfikacyjne właściwego organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji;</p> <p>e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymanie: tak lub nie);</p> <p>f) informacje dotyczące ofiar wypadku morskiego;</p> <p>g) dane identyfikacyjne statków, które przestały podnosić banderę danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.</p>			<p>2. Baza danych, o której mowa w ust. 1, zawiera informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) identyfikacji statku; 2) przeprowadzanych przeglądów i inspekcji państwa bandery; 3) uznanych organizacji uczestniczących w klasyfikacji i certyfikacji statku; 4) organu, który przeprowadził inspekcję statku w ramach kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji; 5) wyników inspekcji przeprowadzonych w ramach inspekcji państwa portu, w szczególności dotyczących uchybień i zatrzymań statku; 6) wypadków i incydentów morskich; 7) identyfikacji statków, które zmieniły banderę z polskiej na obcą w ciągu ostatnich 12 miesięcy; 8) innych danych o statkach o polskiej przynależności uznanych za istotne przez organy administracji morskiej. <p>3. Informacje, o których mowa w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ust. 2 pkt 4 i 5 – przekazuje armator statku o polskiej przynależności; 2) ust. 2 pkt 6 – przekazują podmioty właściwe do prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich; 3) ust. 2 pkt 7 – przekazują podmioty prowadzące rejestr statków o polskiej przynależności. <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia bazy danych o statkach o polskiej przynależności, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji o tych statkach, warunki dostępu właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej do informacji zamieszczonych w bazie oraz zakres ich wykorzystania, mając na uwadze potrzebę zapewnienia dostępności informacji zamieszczonych w bazie oraz przepisy Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.</p>	
Art. 7	Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co najmniej raz na siedem lat, z zastrzeżeniem	T	Art. 9	Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wnioski o	

	uprzedniego uzyskania pozytywnej odpowiedzi IMO na złożony przez dane państwo członkowskie w odpowiednim terminie wniosek i publikują wyniki audytu zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.			przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO. Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień. 2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z przepisów IMO - Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów IMO, poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków. 3. Audyt, o którym mowa w ust. 1, poprzedza się przeprowadzaniem audytów wewnętrznych w urzędach, służbach i innych podmiotach realizujących zadania, o których mowa w ust. 2. Przeprowadzanie audytów wewnętrznych koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, sposób przygotowania administracji morskiej do audytu IMO, a w szczególności tryb organizacji i przeprowadzania audytów wewnętrznych, jednostki nimi objęte oraz tryb usuwania uchybień stwierdzonych w wyniku audytu IMO, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i sprawnego przygotowania i przebiegu audytu IMO.	
Art. 8 ust. 1	1. Przed dniem 17 czerwca 2012 r. każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.	T	Art. 10	Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.	
Art. 8 ust. 2	2. Państwa członkowskie, które są wpisane na czarną listę lub przez dwa kolejne lata były wpisane na szarą listę publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym Paryskiego protokołu ustaleń (zwanym dalej „paryskim MOU”) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji – nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania paryskiego MOU – sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery. W sprawozdaniu określa się i analizuje główne przyczyny braku zgodności, które	T	Art. 32	Art. 32. 1. W przypadku, kiedy Rzeczpospolita Polska zostanie wpisana na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na szarą listę Memorandum Paryskiego, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w terminie 4 miesięcy od dnia opublikowania tych list, sporządzi i przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie zawierające analizę głównych przyczyn zaistniałej sytuacji i informację o podjętych działaniach. 2. Listy, o których mowa w ust. 1, oraz lista biała	

	doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących wpisaniem na czarną lub szarą listę.			publikowane są co roku w ramach sprawozdania Memorandum Paryskiego, które zawiera klasyfikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich trzech lat.	
Art. 9	Co pięć lat, a po raz pierwszy przed dniem 17 czerwca 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to zawiera ocenę działalności państw członkowskich jako państw bandery.	N			
Art. 10 ust. 1	1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.	N			
Art. 10 ust. 2	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji. Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.	N			
Art. 11 ust. 1	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej dnia 17 czerwca 2011 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy im w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.	N			
Art. 11 ust. 2	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N			
Art. 12	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			
Art. 13	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/17/WE					
Art. 1 ust. 1 lit. a	W dyrektywie 2002/59/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:	N			

	a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „O ile nie wskazano inaczej, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:”				
Art. 1 pkt 2 lit. b	b) litera c) otrzymuje brzmienie: „c) zbiorniki na statku o nośności poniżej 1 000 ton brutto oraz zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie wszystkich statków.”	T	Art. 4 ust. 2	2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie dotyczących obowiązku zgłaszania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku przed wejściem lub wyjściem z portu oraz uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z portu, nie stosuje się do: 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia; 2) statków rybackich o długości do 24 m, z zastrzeżeniem ust. 3; 3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m; 4) jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m; 5) jachtów komercyjnych o długości do 24 m, o których mowa w art. 5 pkt 9 lit. d; 6) paliwa na statkach o pojemności brutto poniżej 1 000 oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.	
Art. 1 ust. 2 lit. a	2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany: a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany: (i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „»Odpowiednie dokumenty międzynarodowe« oznaczają następujące dokumenty w ich aktualnym brzmieniu:”; (ii) dodaje się tiret w brzmieniu: „— »rezolucja IMO A.917(22)« oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 917(22) zatytułowaną »Wytyczne użytkowania na statkach systemu automatycznej identyfikacji statków (AIS)«, zmienioną rezolucją IMO A.956(23), — »rezolucja IMO A.949(23)« oznacza rezolucję 949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy«, — »rezolucja IMO A.950(23)« oznacza rezolucję 950(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Służby asysty morskiej (MAS)«, — »wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku	N			

	morskiego« oznaczają wytyczne stanowiące załącznik do rezolucji LEG. 3(91) Komitetu Prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. zatwierdzonego przez Radę Administracyjną MOP na swojej 296 sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.»				
Art. 1 ust. 2 lit. b	b) litera k) otrzymuje brzmienie: „k) »właściwe władze« oznaczają władze i organizacje wyznaczone przez państwa członkowskie do wykonywania zadań zgodnie z niniejszą dyrektywą.”	T	Art. 92 ust. 1	Art. 92. 1. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji odpowiedzialnego za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem SafeSeaNet, zwanego dalej „Koordynatorem SafeSeaNet”. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje Koordynatora SafeSeaNet.	
Art. 1 ust. 2 lit. c	c) dodaje się litery w brzmieniu: „s) »SafeSeaNet« oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskiej opracowany przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi w celu zapewnienia wdrożenia prawodawstwa wspólnotowego; t) »linia regularna« oznacza rejsy zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma lub więcej portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy albo odbywających się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter; u) »statek rybacki« oznacza każdy statek posiadający wyposażenie do komercyjnej eksploatacji żywych zasobów wodnych;	T	Art. 91 ust. 1	Art. 91. 1. W celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków, ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany dalej „Narodowym System SafeSeaNet”. W ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje, zalecenia i nakazy.	
			Art. 5 pkt 12	12) żegludze na linii regularnej - należy przez to rozumieć żeglugę na wodach morskich zapewniającą połączenie pomiędzy co najmniej dwoma portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem lub odbywającą się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać jej cykliczny charakter;	
			Art. 5 pkt 3	3) statku rybackim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza;	

	<p>v) »statek potrzebujący pomocy« oznacza, bez uszczerbku dla postanowień konwencji SAR dotyczącej ratowania osób, statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do jego utraty lub powstania zagrożenia dla środowiska lub zagrożenia nawigacji;</p> <p>w) »LRIT« oznacza system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z prawidłem SOLAS V/19-1.”</p>		<p>Art. 94 ust. 2 i 5</p> <p>Art. 16 ust. 1</p>	<p>2. Dyrektor urzędu morskigo sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.</p> <p>5. Decyzję o udzieleniu schronienia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie podejmuje się na podstawie niezależnej oceny sytuacji i planu udzielenia statkom schronienia.</p> <p>Art. 16. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS, z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 1.</p>	
<p>Art. 1 ust. 3</p>	<p>„<i>Artykuł 6a</i></p> <p>Stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS) przez statki rybackie Każdy statek rybacki, którego długość całkowita przekracza 15 metrów i pływający pod banderą państwa członkowskiego oraz zarejestrowany we Wspólnocie lub prowadzący działalność na wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym państwa członkowskiego, lub też prowadzący wyładunek połowu w porcie należącym do państwa członkowskiego, zostaje wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część I pkt 3, w AIS (klasa A) spełniający normy eksploatacyjne określone przez IMO. Statki rybackie wyposażone w AIS utrzymują system w działaniu ciągłym. W wyjątkowych okolicznościach AIS może zostać wyłączony, gdy kapitan uzna, że jest to konieczne dla bezpieczeństwa lub ochrony jego statku.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 4 ust. 3</p> <p>Art. 14 ust. 1</p>	<p>3. Przepisy ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków stosuje się do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 15 m w zakresie obowiązku wyposażenia tych statków w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS).</p> <p>Art. 14. 1. Statek powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS, z zastrzeżeniem ust. 3.</p>	

Art. 1 ust.3	<p><i>Artykuł 6b</i></p> <p>Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)</p> <p>1. Statki, do których stosuje się prawidło SOLAS V/19-1 oraz normy eksploatacyjne i wymogi funkcjonalne przyjęte przez IMO, mają na pokładzie sprzęt LIRT zgodny z tym prawidłem w razie zawinięcia do portu państwa członkowskiego. Państwa członkowskie i Komisja współpracują ze sobą w celu określenia wymogów dotyczących umieszczenia sprzętu transmitującego informacje LIRT na pokładzie statków pływających na wodach będących w zasięgu stałych stacji AIS państw członkowskich i przedkładają IMO wszelkie stosowne środki.</p> <p>2. Komisja współpracuje z państwami członkowskimi w celu ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.”</p>	N				
Art. 1 ust. 4	<p>4) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 12 Wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych</p> <p>1. Nie przedstawia się do przewozu ani nie zabiera na pokład żadnego statku, niezależnie od jego wielkości, w porcie państwa członkowskiego towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, chyba że kapitanowi lub operatorowi, przed załadunkiem towarów na pokład, dostarczone deklarację zawierającą następujące informacje:</p> <p>a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;</p> <p>b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji MARPOL – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, w tym, w stosownych przypadkach, ich lepkości wyrażonej w cSt w temp. 50 °C oraz gęstości w temp. 15 °C oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.150(77);</p> <p>c) numery alarmowe załadowcy lub innej osoby lub władzy będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłym</p>	T	Art. 88 ust. 5	<p>5. Kapitan, armator oraz właściciel przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających ma obowiązek współpracować z dyrektorem urzędu morskowego w celu zminimalizowania skutków zdarzeń, o których mowa w ust. 1, w szczególności przekazywać na jego żądanie informacje zawarte w deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, o której mowa w art. 10 b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518).</p>	Art. 99 ust. 1 i 2	<p>Art. 99. 1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowe wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z</p>

	wypadku. 2. Statki przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, muszą posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z ust. 1 lit. a), b) i c). 3. Załadowca ma obowiązek i odpowiedzialność dostarczenia kapitanowi lub operatorowi takiej deklaracji oraz zapewnienia, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z ust. 1.”			innymi towarami.	
Art. 1 ust. 5	5) w art. 14 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) na wniosek, przy wykorzystaniu SafeSeaNet oraz jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego, państwa członkowskie mają możliwość niezwłocznego wysyłania informacji o statku oraz o niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie do właściwych krajowych i lokalnych władz innego państwa członkowskiego.”	N			
Art. 1 ust. 6	6) artykuł 15 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 15 Wyłączenia 1. Państwa członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie między portami znajdującymi się na ich terytorium z wymogów art. 4 i 13, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków: a) przedsiębiorstwo wykonujące te regularne przewozy prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków, których to dotyczy, oraz przekazuje ten wykaz właściwej władzy; b) dla każdej odbywanej podróży informacje wymienione odpowiednio w części 1 lub 3 załącznika I udostępnia się na żądanie właściwej władzy. Przedsiębiorstwo ustanawia wewnętrzny system zapewniający całodobowe przekazywanie takich informacji w formie elektronicznej, niezwłocznie po wystąpieniu właściwej władzy z żądaniem, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 ust. 1 lub art. 13 ust. 4; c) port przeznaczenia lub właściwa władza są powiadamiane, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 lub art. 13, o wszelkiej rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia	T	Art. 87 ust. 6, 7, 8, 10	6. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku może zwolnić, w drodze decyzji, statek odbywający, przez okres co najmniej jednego miesiąca, żeglugę na linii regularnej pomiędzy portami polskimi lub pomiędzy portem polskim a portem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli: 1) armator statków wykonujących żeglugę na linii regularnej: a) przekazuje na bieżąco dyrektorowi urzędu morskiego aktualną listę takich statków oraz b) ustanowił system umożliwiający natychmiastowy elektroniczny dostęp do informacji, o których mowa w ust. 1, dotyczących każdej podróży statku wykonującego żeglugę na linii regularnej, organom administracji morskiej i Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa na ich żądanie, przez całą dobę; 2) przewidywany czas trwania rejsu w ramach żeglugi na linii regularnej nie przekracza 12 godzin.	

	<p>do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej równej lub przekraczającej trzy godziny;</p> <p>d) wyłączenia przyznawane są wyłącznie poszczególnym statkom w odniesieniu do specyficznych przewozów. Dla celów akapitu pierwszego przewozy nie są uważane za regularne przewozy, chyba że zamierza się je wykonywać przez okres nie krótszy niż jeden miesiąc; Wyłączenia z wymogów art. 4 i 13 ograniczone są do podróży, których przewidywany czas trwania nie przekracza 12 godzin.</p> <p>2. W przypadku gdy regularne przewozy międzynarodowe wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których przynajmniej jedno jest państwem członkowskim, każde z zainteresowanych państw członkowskich może zwrócić się do innych państw członkowskich o przyznanie wyłączenia dla takich przewozów.</p> <p>Wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, w tym również zainteresowane państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.</p>			<p>7. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 6, powiadamia dyrektora urzędu morskiego lub port przeznaczenia, o zmianach w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej, wynoszących co najmniej trzy godziny.</p> <p>8. Dyrektor urzędu morskiego wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 6, na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W przypadku, gdy żegluga na linii regularnej odbywa się pomiędzy portami kilku państw członkowskich Unii Europejskiej, z których jednym jest Rzeczpospolita Polska, zwolnienie wydaje się w uzgodnieniu z tymi państwami.</p> <p>10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz armatorów i statków, którym udzielono zwolnienia zgodnie z ust. 6 i 8, jak również informuje Komisję Europejską o każdej zmianie dotyczącej tego wykazu.</p>	
Art. 1 ust. 7	<p>7) w art. 16 ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu:</p> <p>„d) statki, które nie dopełniły zgłoszenia lub które nie posiadają zaświadczenia o ubezpieczeniu lub gwarancji finansowych na mocy jakiegokolwiek wspólnotowego aktu prawnego i zasad międzynarodowych;</p> <p>e) statki, które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako statki, ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo ich żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.”</p>	T	Art. 90 ust. 1 pkt 5 i 6	<p>5) które nie posiadają certyfikatów zgodnych z Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienioną Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526) lub Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r., Nr 148, poz. 939), lub innych odpowiednich certyfikatów lub gwarancji finansowych, albo które nie przekazały informacji o ich posiadaniu,</p> <p>6) o których piloci morscy lub podmioty zarządzające portami, przystaniami morskimi lub obiektami portowymi przekazali informacje, zgodnie z art. 55, że wykazują one braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego</p>	

Art. 1 ust. 8	<p>„Artykuł 1 8a</p> <p>Działania podejmowane w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu</p> <p>1. W sytuacjach, w których właściwe władze uznają, biorąc pod uwagę sytuację lodową, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenie dla ochrony ich obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych innych państw:</p> <p>a) przekazują kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości lub zamierzającego wejść do jednego z ich portów lub z niego wyjść odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości;</p> <p>b) mogą żądać, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych obowiązków wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, aby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwiczowisko, udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.</p> <p>2. Środki podejmowane zgodnie z ust. 1 opierają się, w odniesieniu do danych dotyczących sytuacji lodowej, na prognozach pogody i sytuacji lodowej dostarczonych przez wykwalifikowane służby meteorologiczne uznane przez państwo członkowskie.”</p>	T	art. 96	<p>Art. 96. 1. W czasie żeglugi w warunkach lodowych kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i wykorzystania wszystkich dostępnych środków, w tym możliwości technicznych statku do manewrowania w takich warunkach, oraz informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskigo wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich.</p> <p>2. Dyrektor urzędu morskigo informuje kapitana statku znajdującego się w obszarze zalodzenia lub zamierzającego wejść lub wyjść z portu, o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i asyście lodołamaczy w tym obszarze.</p> <p>3. Nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom potrzebującym pomocy, dyrektor urzędu morskigo może żądać, aby statki znajdujące się w obszarze zalodzenia i zamierzające wejść lub wyjść z portu udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości kadłuba i mocy maszyn odpowiadające sytuacji lodowej w tym obszarze.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskigo we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami jest obowiązany do przeprowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich, w tym zakres informacji i wytycznych wydawanych kapitanowi statku przez dyrektora urzędu morskigo w ramach tej akcji, kierując się koniecznością przeciwdziałania możliwości wystąpienia powodzi w ujściach rzek, nad którymi położone są porty oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa statków i życia osób na nich się znajdujących oraz względy ochrony środowiska morskigo.</p>	
Art. 1 ust. 9	<p>w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu: „W tym celu przekazują oni na żądanie właściwym władzom krajowym informacje, o których mowa w art. 12.”</p> <p>b) dodaje się ustęp w brzmieniu:</p>	N			

	„4. Zgodnie ze swoim prawem krajowym państwa członkowskie uwzględniają odnośne postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadków morskich na wodach podlegających ich jurysdykcji.”;				
Art. 1 ust. 10	10) artykuł 20 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 20 Właściwe władze w zakresie przyjmowania statków potrzebujących pomocy 1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jedną właściwą władzę, dysponującą wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do samodzielnego podejmowania decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków potrzebujących pomocy. 2. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, mogą w razie potrzeby oraz w szczególności w wypadku zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska podjąć wszelkie środki umieszczone w wykazie określonym w załączniku IV, który nie jest wyczerpujący.	T	Art. 94 ust. 1 i 2 Art. 89 ust. 1	Art. 94. 1. Organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy, jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek. 2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Art. 89. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego może: 1) nakazać kapitanowi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy wykonywanie poleceń, dotyczących w szczególności: a) ograniczenia ruchu statku lub podążenia określonym kursem; wykonanie tego polecenia nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne nawigowanie statkiem, b) podjęcia niezbędnych działań mających na celu powstrzymanie zagrożenia dla środowiska lub bezpieczeństwa morskiego wywołanego przez statek, c) skierowania statku do miejsca schronienia, d) skorzystania z usługi pilotowej lub holowniczej;	

	3. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, spotykają się regularnie w celu wymiany wiedzy fachowej oraz udoskonalania środków podjętych zgodnie z niniejszym artykułem. Mogą one spotykać się w każdym czasie z uwagi na szczególne okoliczności.”;		Art. 132	2) zbadać na statku stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego oraz środowiska morskiego, udzielić kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji, informując o tym Służbę VTS. Art. 132. W ustawie 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.5)) w art. 42 dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. W celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w ust. 1, organy administracji morskiej odbywają regularne spotkania, a w wyjątkowych okolicznościach odbywają także spotkania doraźne.”.	
Art. 1 ust. 11	11) Dodaje się artykuły w brzmieniu: „Artykuł 20a Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy 1. Państwa członkowskie opracowują plany przyjmowania statków w celu reagowania na zagrożenia wywołane przez statki potrzebujące pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji, w tym, w stosownych przypadkach, na zagrożenia dla życia ludzkiego i środowiska. Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, uczestniczą w opracowywaniu i wykonywaniu tych planów. 2. Plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane po konsultacji z zainteresowanymi stronami na podstawie rezolucji IMO nr A.949(23) i A.950(23), i zawierają co najmniej: a) dane władzy lub władz odpowiedzialnych za przyjmowanie i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych; b) dane władzy właściwej do dokonania oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie przyjęcia statku potrzebującego pomocy; c) informacje na temat linii brzegowej państw członkowskich i wszystkie elementy ułatwiające uprzednią ocenę oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia statku potrzebującego pomocy, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych; d) procedury oceny dotyczące udzielenia lub odmowy	T	Art. 94 ust. 2 i 3	2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się w jego właściwości. Plan, w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza się w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym. Plan nie narusza postanowień "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", o którym mowa w art. 117 ust. 2, i przepisów wydanych na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, z uwzględnieniem lokalizacji możliwych miejsc schronienia dla takich statków, w celu zapewnienia sprawnego reagowania na stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.	

<p>przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia;</p> <p>e) stosowne zasoby i urządzenia służące do udzielania pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom;</p> <p>f) procedury dotyczące międzynarodowych mechanizmów koordynacji i podejmowania decyzji;</p> <p>g) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.</p> <p>3. Państwa członkowskie publikują nazwę i adres kontaktowy władzy lub władz, o których mowa w art. 20 ust. 1, jak również władz wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych. Państwa członkowskie przekazują sąsiednim państwom członkowskim, na ich żądanie, stosowne informacje dotyczące takich planów.</p> <p>W ramach wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjmowania statków potrzebujących pomocy, państwa członkowskie zapewniają, aby stosowne informacje były udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach. Na życzenie państw członkowskich, otrzymujący informacje zgodnie z akapitem drugim i trzecim są zobowiązani do zachowania poufności.</p> <p>4. Państwa członkowskie informują Komisję do dnia 30 listopada 2010 o środkach przyjętych w ramach stosowania niniejszego artykułu.</p> <p><i>Artykuł 20b</i></p> <p>Decyzja w sprawie przyjęcia statku</p> <p>Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, podejmują decyzję w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia po dokonaniu uprzedniej oceny sytuacji w oparciu o plan, o którym mowa w art. 20a. Władza lub władze zapewniają, że statki są przyjmowane w miejscu schronienia, jeżeli uznają one że udzielenie schronienia jest najlepszym rozwiązaniem dla celów ochrony życia ludzkiego lub środowiska.</p> <p><i>Artykuł 20c</i></p> <p>Bezpieczeństwo finansowe i odszkodowanie</p> <p>1. Brak certyfikatu ubezpieczeniowego w rozumieniu art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z</p>			<p>Art. 94 ust. 5 5. Decyzję o udzieleniu schronienia statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie podejmuje się na podstawie niezależnej oceny sytuacji i planu udzielenia statkom schronienia.</p> <p>Art. 94 ust. 6, 7, 8, 6. Udzielając statkowi schronienia dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora, kapitana lub jego przedstawiciela przedstawienia odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich.</p> <p>7. W przypadku, gdy dyrektor urzędu morskiego poweźmie uzasadnione wątpliwości co do autentyczności certyfikatu, o którym mowa w ust. 6, lub gdy suma gwarancyjna wynikająca z tego certyfikatu jest mniejsza niż wymagana</p>	
--	--	--	---	--

	<p>dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia właścicieli statków z tytułu roszczeń za szkody spowodowane na morzu (*) nie zwalnia państwa członkowskiego z oceny wstępnej oraz podjęcia decyzji, o której mowa w art. 20b, oraz nie jest uważany za powód sam w sobie wystarczający dla odmowy przez państwo członkowskie przyjęcia statku w miejscu schronienia.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla ust. 1, przyjmując zagrożony statek w miejscu schronienia, państwo członkowskie może wymagać od operatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia certyfikatu ubezpieczenia w rozumieniu art. 6 dyrektywy 2009/20/WE. Wymaganie certyfikatu nie prowadzi do opóźnienia w przyjęciu statku potrzebującego pomocy.</p>			<p>przepisami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), dyrektor urzędu morskiego może zażądać od armatora statku gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.</p> <p>8. Żądanie przedstawienia certyfikatu, ubezpieczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 6 i 7, nie może powodować opóźnienia w udzieleniu statkowi schronienia, a brak takich dokumentów nie stanowi wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia.</p>	
Art. 1 ust. 11	<p><i>Artykuł 20d</i></p> <p>Badanie przez Komisję</p> <p>Komisja bada istniejące w państwach członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez port lub inny podmiot w wyniku decyzji podjętej zgodnie z art. 20 ust. 1. Na podstawie tego badania Komisja przedstawia opinie różnych polityk i dokonuje jej oceny. Komisja do dnia 31 grudnia 2011 r. składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w sprawie wyników badania.</p>	N			
Art. 1 ust. 12	<p>12) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 22a SafeSeaNet</p> <p>1. Państwa członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na szczeblu krajowym lub lokalnym w celu przetwarzania informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie.</p> <p>2. Systemy utworzone zgodnie z ust. 1 umożliwiają operacyjne wykorzystywanie zebranych informacji i spełniają, w szczególności, warunki określone w art. 14.</p> <p>3. W celu zagwarantowania skutecznej wymiany informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe lub lokalne systemy utworzone w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji mogły być wzajemnie połączone z SafeSeaNet. Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez</p>	T	Art. 91 ust. 1 i 2	<p>Art. 91. 1. W celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków, ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany dalej „Narodowym System SafeSeaNet”.</p> <p>W ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje, zalecenia i nakazy.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p>	

	<p>całą dobę. Opis i zasady SafeSeaNet ustanowione są w załączniku III.</p> <p>4. Bez uszczerbku dla ust. 3, działając w ramach porozumień wewnątrzspółnotowych lub w ramach transgranicznych projektów międzyregionalnych lub transnarodowych w ramach Wspólnoty, państwa członkowskie zapewniają, aby systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonowały zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz były kompatybilne i połączone z SafeSeaNet.”;</p>			<ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet, 2) zakres zadań Służby VTS, 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje, 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet - kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania ruchu statków, 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. 	
Art. 1 ust. 13	<p>13) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) lit. c) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków lub jego uaktualnianie w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków, z uwzględnieniem postępów dokonanych w dziedzinie technologii informatycznych i komunikacyjnych. W tym celu państwa członkowskie i Komisja podejmują wspólne działanie dla ustanowienia, w niezbędnych przypadkach, obowiązkowych systemów zgłaszania, obowiązkowych morskich służb ruchu oraz odpowiednich systemów tras przepływu statków w celu przedłożenia ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych organizacji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu;”;</p> <p>b) dodaje się literę w brzmieniu:</p> <p>„e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów stosowanych do zarządzania informacjami, o</p>	T	Art. 97	<p>Art. 97. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej współpracuje z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów rozgraniczenia ruchu i tras żeglugowych, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków, a także z organizacjami regionalnymi lub międzynarodowymi w zakresie rozwoju systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.</p>	
			Art. 92 ust. 1 i	<p>Art. 92. 1. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet minister właściwy do</p>	

	których mowa w załączniku I, oraz rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet.”;		2	<p>spraw gospodarki morskiej powołuje Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji odpowiedzialnego za utrzymanie i zarządzanie Narodowym Systemem SafeSeaNet, zwanego dalej „Koordynatorem SafeSeaNet”.</p> <p>2. Do zadań Koordynatora SafeSeaNet należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) utrzymanie w ciągłym działaniu i zapewnienie odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa krajowej infrastruktury teleinformatycznej niezbędnej dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet; 2) utrzymywanie w ciągłym działaniu łączności teleinformatycznej z systemem SafeSeaNet Unii Europejskiej w celu przekazywania informacji, a także wysyłania odpowiedzi na zapytania pozostałych użytkowników systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet; 3) zarządzanie prawami dostępu do systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet; 4) opracowanie i aktualizowanie procedur wymiany informacji w systemie, w tym w przypadku awarii któregośkolwiek z podsystemów przekazywania informacji; 5) wyznaczenie i utrzymanie w działaniu całodobowej, działającej 7 dni w tygodniu Służby Koordynatora SafeSeaNet na potrzeby wymiany informacji z użytkownikami systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej oraz Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”; 6) współpraca z EMSA przy opracowywaniu i aktualizacji norm technicznych działania systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej; 7) współpraca z Komisją Europejską w opracowywaniu planów rozwoju systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej. 	
Art. 1 ust. 14	14) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 23a Przetwarzanie informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zarządzanie nimi 1. W zależności od potrzeb Komisja zapewnia przetwarzanie,	N			

	wykorzystywanie i rozpowszechnianie wśród wyznaczonych przez państwa członkowskie władz informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy. 2. W odpowiednich przypadkach Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i rozpowszechniania danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w szczególności za pośrednictwem systemu »Equasis« lub innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.”				
Art. 1 ust. 15	15) artykuł 24 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 24 Poufność informacji 1. Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi lub krajowymi, podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz używają tych informacji jedynie zgodnie z niniejszą dyrektywą. 2. Komisja bada ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji oraz proponuje stosowne zmiany do załącznika III w celu poprawy bezpieczeństwa sieci.”	T	Art. 93	Art. 93. Użytkownicy systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej i Narodowego Systemu SafeSeaNet podejmują środki niezbędne do zapewnienia: 1) ochrony przed nieuprawnionym dostępem do danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet; 2) wykorzystywania danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet, z zachowaniem poufności i zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie monitorowania i wymiany informacji o ruchu statków.	
Art. 1 pkt 16	16) artykuły 27 i 28 otrzymują brzmienie: „Artykuł 27 Zmiany 1. Odniesienia do instrumentów wspólnotowych i instrumentów IMO w niniejszej dyrektywie, definicje określone w jej art. 3 oraz załączniki do niej mogą zostać zmienione w celu dostosowania ich do przepisów prawa wspólnotowego i międzynarodowego, które zostały przyjęte lub zmienione lub które weszły w życie, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają zakresu niniejszej dyrektywy. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2. 2. Załączniki I, III i IV mogą zostać zmienione w świetle doświadczenia zdobytego w związku z niniejszą dyrektywą, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają jej zakresu. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z	N			

	<p>procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.</p> <p><i>Artykuł 28</i> Procedura komitetowa</p> <p>1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8. (*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.”;</p>				
Art. 1 ust. 17	<p>17) w pkt 4 załącznika I tiret X otrzymuje brzmienie:</p> <p>„— X. informacje różne:</p> <p>— właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach dla statków o nośności powyżej 1 000 ton brutto,</p> <p>— status nawigacyjny.”;</p>	N			
Art. 1 pkt 18	<p>18) w pkt I załącznika II dodaje się punkt w brzmieniu:</p> <p>„3. S t a t k i r y b a c k i e</p> <p>Statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów podlegają wymaganiom dotyczącym wyposażenia określonym w art. 6a zgodnie z następującym harmonogramem:</p> <p>— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 24 metry lub więcej, ale mniejszej niż 45 metrów: nie później niż dnia 31 maja 2012 r.,</p> <p>— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: nie później niż dnia 31 maja 2013 r.,</p> <p>— statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: nie później niż dnia 31 maja 2014 r. Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg dotyczący wyposażenia określony w art. 6a stosuje się od dnia 30 listopada 2010 r.”;</p>	N			
Art. 1 pkt 19	<p>19) załącznik III zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.</p>	N			
DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/15/WE					
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia środki, jakie mają być	N			

	stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami, którym zostało powierzone dokonywanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel swobody świadczenia usług. Proces ten obejmuje opracowanie i wdrożenie wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.				
Art. 2 a	a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji	N			
Art. 2 b	b) „statek podnoszący banderę państwa członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i podnoszący banderę państwa członkowskiego zgodnie z jego przepisami. Statki nieodpowiadające tej definicji traktuje się jak statki podnoszące banderę kraju trzeciego;	N			
Art. 2c	„inspekcje i przeglądy” oznacza inspekcje i przeglądy, które są obowiązkowe na podstawie konwencji międzynarodowych;	T	Art. 5 pkt 23	23) inspekcji – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez: a) państwo bandery, inne państwo na zlecenie państwa bandery lub uznaną organizację w imieniu państwa bandery, w celu potwierdzenia, że statek i jego załoga spełniają wymagania określone w przepisach krajowych i międzynarodowych, b) państwo portu zgodnie z postanowieniami Memorandum Paryskiego	
Art. 2 d	d) „międzynarodowe konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74), z dnia 1 listopada 1974 r. z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika do niej, Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z dnia 2 listopada 1973 r., wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odpowiednimi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w ich zaktualizowanej	N			

	wersji;				
Art. 2e	e) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;	T	Art. 5 pkt 16	16) organizacji - należy przez to rozumieć instytucję klasyfikacyjną wykonującą zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami;	
Art. 2f	f) „kontrola” oznacza, do celów definicji w lit. e), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;	T	Art. 5 pkt 19	19) przeglądzie statku – należy przez to rozumieć kontrolę przeprowadzaną przez organizację w celu potwierdzenia zgodności z przepisami klasyfikacyjnymi dla wydania świadectwa klasy;	
Art. 2g	g) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009;	T	Art. 5 pkt 17	17) uznanej organizacji - należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;	
Art. 2h	h) „upoważnienie” oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub delegacji kompetencji uznanej organizacji;	T	Art. 8	Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej. 2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.	
Art. 2i	i) „statutowy certyfikat” oznacza certyfikat wydany przez lub w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;	T	Art. 5 pkt 21	certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;	
Art. 2j	„reguły i procedury” oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków;	T	Art. 5 pkt 18	18) przepisach klasyfikacyjnych - należy przez to rozumieć wymagania uznanej organizacji w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń oraz wyposażenia, a	

				także utrzymania statku oraz procedur przeprowadzania przeglądów statku;	
Art. 2k	k) „certyfikat klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regulami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację;	T	Art. 5 pkt 20	20) świadectwie klasy - należy przez to rozumieć dokument wydany przez uznaną organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej uznanej organizacji;	
Art. 2l	l) „certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego” oznacza certyfikat wprowadzony przez protokół z 1988 r. zmieniający Konwencję SOLAS, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).	N			
Art. 3	<p>1. Przyjmując na siebie obowiązki i zobowiązania wynikające z międzynarodowych konwencji, państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe administracje mogły zapewnić odpowiednie ich stosowanie, w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania statutowych certyfikatów oraz certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji. Państwa członkowskie działają zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) w sprawie wytycznych w celu wspomagania państw bandery w wykonywaniu instrumentów IMO.</p> <p>2. W przypadku gdy do celów ust. 1 państwo członkowskie podejmie w odniesieniu do statków podnoszących jego banderę decyzję o:</p> <p>(i) upoważnieniu organizacji w pełni lub częściowo do dokonywania inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ustawowych certyfikatów, łącznie z tymi, które mają na celu ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 11 ust. 2 i, w stosownych przypadkach, do wydawania lub odnawiania tych certyfikatów; lub</p> <p>(ii) powierzeniu organizacjom w pełni lub częściowo dokonywania inspekcji i przeglądów, o których mowa w ppkt (i);</p> <p>obowiązki te powierza wyłącznie uznanym organizacjom. Właściwa administracja zatwierdza we wszystkich przypadkach pierwsze wydanie certyfikatów zwolnienia. Jednakże w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa radiowego</p>	T	Art. 8	<p>Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.</p>	

	<p>statku towarowego obowiązki te mogą zostać powierzone podmiotowi prywatnemu uznanemu przez właściwą administrację i posiadającemu wystarczającą wiedzę fachową oraz wykwalifikowany personel do prowadzenia w jej imieniu prac w zakresie oceny bezpieczeństwa łączności radiowej.</p> <p>3. Artykuł ten nie dotyczy certyfikacji poszczególnych pozycji wyposażenia statku.</p>				
Art.4 ust. 1	<p>1. Stosując art. 3 ust. 2, państwa członkowskie co do zasady nie odmawiają upoważnienia wszelkim uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 niniejszego artykułu oraz art. 5 i 9. Mogą jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udzielą upoważnienia, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieją ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki. Na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 6 ust. 2, Komisja przyjmuje właściwe środki w celu zapewnienia właściwego stosowania akapitu pierwszego niniejszego ustępu w odniesieniu do odmowy udzielenia upoważnienia oraz art. 8 w odniesieniu do przypadków, gdy upoważnienie jest zawieszane lub wycofane.</p>	T	Art. 8	<p>Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.</p>	
Art. 4 ust. 2	<p>2. W celu udzielenia przez państwo członkowskie zgody na wypełnianie wszystkich wymienionych w art. 3 obowiązków lub ich części przez uznaną organizację z siedzibą w państwie trzecim może ono wystąpić do wspomnianego państwa trzeciego o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie. Dodatkowo Wspólnota może wystąpić do państwa trzeciego, w którym uznana organizacja ma swoją siedzibę, o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.</p>	T	Art. 8	<p>Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane</p>	

Art. 5 ust. 1 - 4	<p>1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję, jak opisano w art. 3 ust. 2, określają stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.</p> <p>2. Stosunki robocze regulowane są sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umową lub równoważnymi rozwiązaniami prawnymi ustalającymi szczególne obowiązki i funkcje przyjęte Przez organizacje i obejmujące przynajmniej:</p> <p>a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z załącznika, dodatków i uzupełnień do okólnika 710 IMO MSC i okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji;</p> <p>b) następujące przepisy dotyczące odpowiedzialności finansowej:</p> <p>(i) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniedbanie uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata, uszkodzenie lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację;</p> <p>(ii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom</p>	T	Art. 8	<p>organizacje.</p> <p>Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanym organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.</p>	
-------------------------	---	---	--------	---	--

<p>poszkodowanym z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniedbaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim to uszkodzenie ciała lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 4 milionów EUR;</p> <p>(iii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniedbaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata lub uszkodzenie według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 2 milionów EUR;</p> <p>c) przepisy dotyczące okresowych audytów przeprowadzanych przez administrację lub bezstronny podmiot zewnętrzny wyznaczony przez administrację, dotyczące obowiązków wykonywanych przez organizacje w imieniu administracji, o czym mowa w art. 9 ust. 1;</p> <p>d) możliwość wyrywkowych i szczegółowych inspekcji statków;</p>				
--	--	--	--	--

	<p>e) przepisy dotyczące obowiązkowego zgłaszania istotnych informacji na temat klasyfikowanej przez nich floty oraz przeniesień, zawiesznień i wycofań z klas.</p> <p>3. Umowa lub równoważne rozwiązania prawne mogą nakładać wymóg posiadania przez uznaną organizację lokalnego przedstawicielstwa na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego pełni ona obowiązki, o których mowa w art. 3. Wymóg taki może spełniać lokalne przedstawicielstwo posiadające osobowość prawną zgodnie z prawem państwa członkowskiego oraz podlegające jurysdykcji jego krajowych sądów.</p> <p>4. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat stosunków roboczych określonych zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja następnie informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.</p>				
Art. 6	<p>1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (1).</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8. Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.</p> <p>3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.</p>	N			
Art. 7 ust. 1a	<p>1. Niniejsza dyrektywa może, bez poszerzania zakresu jej stosowania, zostać zmieniona w celu:</p> <p>a) wprowadzenia, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji i związanych z nimi protokołów, kodeksów i rezolucji, o których mowa w art. 2 lit. d), art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 2, które weszły w życie;</p>	N			
Art. 7 ust. 1b	<p>b) zmiany kwot wymienionych w art. 5 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii).</p> <p>Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 6 ust. 3.</p>	N			

Art. 7 ust. 2	2. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do międzynarodowych konwencji wymienionych w art. 2 lit. d) Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne państw członkowskich oraz stosowne procedury wewnętrzne IMO, w sprawie szczegółowych regulacji dotyczących ratyfikacji tych nowych instrumentów lub protokołów, zapewniając jednocześnie ich jednolite i równoczesne stosowanie w państwach członkowskich. Zmiany w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2 lit. d) i art. 5, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.	N			
Art. 8	Niezależnie od minimalnych kryteriów określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 391/2009, jeżeli państwo członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może być dłużej upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań określonych w art. 3, może zawiesić lub wycofać takie upoważnienie. W takim przypadku państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji i należyce ją uzasadnia.	T	art. 8	Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej. 2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.	
Art. 9	1. Każde państwo członkowskie upewnia się, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 2 skutecznie pełni funkcje, o których mowa w tym artykule zgodnie z wymaganiami jego właściwej administracji. 2. W celu wykonania zadania, o którym mowa w ust. 1, każde z państw członkowskich co najmniej raz na dwa lata monitoruje każdą uznaną organizację działającą w jego imieniu i przekazuje innym państwom członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników takich działań monitorujących najpóźniej dnia 31 marca roku następującego	T	art. 8	Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej. 2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania	

	po roku, w którym zostały przeprowadzone takie działania.			oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.
Art. 10	Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, państwa członkowskie zgłaszają Komisji i innym państwom członkowskim i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, w przypadku stwierdzenia wydania ważnego statutowego certyfikatu przez uznaną organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważny certyfikat klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym certyfikatem. Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska lub przypadki, w których widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania uznanej organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu. Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o takim przypadku w momencie inspekcji wstępnej, tak aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działania w tej sprawie.	T	Art. 44	Art. 44. 1. W przypadku, gdy statek, któremu uznana organizacja działająca w imieniu państwa bandery wydała ważny certyfikat, nie spełnia odpowiednich wymagań umów międzynarodowych i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska morskiego albo nie spełnia wymagań technicznych, pomimo posiadania ważnego świadectwa klasy, organ inspekcyjny informuje o tym, a także o każdym innym przypadku szczególnego niedbalstwa uznanej organizacji, Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo bandery statku. 2. Organ inspekcyjny informuje, w trakcie inspekcji wstępnej, uznaną organizację o przypadku, o którym mowa w ust. 1, w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych.
Art. 11 ust. 1 i 2	1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby statki podnoszące jego banderę były projektowane, budowane, wyposażane i utrzymywane zgodnie z regułami i procedurami związanymi z wymogami uznanych organizacji dotyczącymi kadłuba, maszyn oraz instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej. 2. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu reguł, które uznaje za równoważne regułom i procedurom uznanych organizacji, wyłącznie pod warunkiem, że niezwłocznie powiadomi o nich Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy dyrektywy 98/34/WE i inne państwa członkowskie oraz że żadne z państw członkowskich ani	T	art. 18 ust. 1 Art. 11 ust. 3	Art. 18. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, 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.)). 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób na statkach, dla statków podlegających umowom międzynarodowym, może, w drodze rozporządzenia: 1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy

	Komisja nie zgłoszą wobec nich sprzeciwu i nie uznają ich za nierównoważne w trybie procedury regulacyjnej, o której mowa w art. 6 ust. 2 niniejszej dyrektywy.			<p>techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez organizację;</p> <p>2) określić warunki uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację, za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;</p> <p>3) zwiększyć wymagania wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia w stosunku do wymagań określonych tymi umowami, zgodnie z ich przepisami;</p> <p>4) wyłączyć statki podlegające umowom międzynarodowym spod działania niektórych postanowień tych umów, zgodnie z ich przepisami.</p>	
Art. 11 ust. 3	3. Państwa członkowskie współpracują z uznanymi organizacjami, którym udzielają upoważnienia, w opracowywaniu reguł i procedur tych organizacji. Państwa członkowskie konsultują się z uznanymi organizacjami, aby zapewnić jednolitą interpretację konwencji międzynarodowych.	T	art. 8	<p>Art. 8.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej lub liczbę statków o polskiej przynależności, może upoważnić, w drodze decyzji, uznaną organizację do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje.</p>	
Art. 12	Komisja co dwa lata powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich. L 131/52 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 28.5.2009	N			
Art. 13	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 czerwca 2011 r. Niezwłocznie informują one Komisję o tekstach tych	N			

	<p>przepisów. Przy przyjmowaniu ich przez państwa członkowskie, przepisy te zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odniesienia do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odniesienia.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.</p>				
Art. 14	<p>Dyrektywa 94/57/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi załączniku I część A, zostaje uchylona z dniem 17 czerwca 2009 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku I część B.</p> <p>Odniesienia do uchylonych dyrektyw są traktowane jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.</p>	N			
Art. 15	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
Art. 16	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
Załączniki	Brak ich w tłumaczeniu ale nie wymagają transpozycji	N			
DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/16/WE					
Art. 1	<p>Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do radykalnego zmniejszenia liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją państw członkowskich, poprzez:</p> <p>a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym prawem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;</p>	N			

	<p>b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków na podstawie wiedzy specjalistycznej i doświadczeń zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego;</p> <p>c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej szczegółowej inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.</p>				
Art. 2 pkt 1	<p>Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:</p> <p>1) „konwencje” oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnoszonymi kodeksami o statusie obowiązkowym w ich aktualnym brzmieniu:</p> <p>a) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66);</p> <p>b) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74);</p> <p>c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, wraz z protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);</p> <p>d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78/95);</p> <p>e) Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72);</p> <p>f) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69);</p> <p>g) Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (MOP nr 147);</p> <p>h) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92);</p>	N			

Art. 2 pkt 2	2) „memorandum paryskie” oznacza protokół ustaleń w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w aktualnym brzmieniu;	T	Art. 5 pkt 24	24) Memorandum Paryskim - należy przez to rozumieć porozumienie Państw Europejskich, Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu, podpisane w Paryżu 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77);	
Art. 2 pkt 3	„ramy i procedury dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO” oznaczają rezolucję A.974 (24) zgromadzenia IMO;	T	Art. 9 ust. 1	Art. 9. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO). Po przeprowadzeniu audytu minister publikuje jego wyniki na stronie internetowej ministerstwa i nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.	
Art. 2 pkt 4	4) „region podlegający memorandum paryskiemu” oznacza obszar geograficzny, na którym sygnatariusze memorandum paryskiego przeprowadzają inspekcje w kontekście tego memorandum;	T	Art. 5 pkt 25	25) regionie Memorandum Paryskiego - należy przez to rozumieć obszar geograficzny, w którym państwa-strony Memorandum Paryskiego przeprowadzają inspekcje na podstawie postanowień tego Memorandum;	
Art. 2 pkt 5	5) „statek” oznacza każdy statek morski, podnoszący banderę państwa portu, do którego ma zastosowanie co najmniej jedna z powyższych konwencji;	T	Art. 5 pkt 1 Art. 35 ust. 1	1) statku - należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej; Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.	
Art. 2 pkt 6	6) „bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port” oznaczają interakcje, jakie mają miejsce, kiedy działania obejmujące przepływ osób lub towarów lub świadczenie usług portowych na rzecz statku lub ze statku, wywierają bezpośredni i natychmiastowy wpływ na statek;	T	Art. 5 pkt 11	11) działaniach statek-port - należy przez to rozumieć działania wywołujące bezpośredni wpływ na statek związane z przemieszczaniem osób, ładunku lub zaopatrzenia;	
Art. 2 pkt 7	7) „statek na kotwiczowisku” oznacza statek w porcie lub na innym obszarze w obrębie jurysdykcji portu, ale nie na miejscu postoju, przeprowadzający bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port;	T	Art. 34	Art. 34. Ilekroć w przepisach niniejszego oddziału jest mowa o porcie, należy przez to rozumieć również kotwiczowiska wchodzące w skład jego infrastruktury portowej.	
Art. 2 pkt 8	8) „inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do prowadzenia inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i	T	Art. 35 ust. 4	4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez umowy międzynarodowe oraz wiedzę	

	odpowiedzialną przed tymi organami;			dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.	
Art. 2 pkt 9	9) „właściwy organ” oznacza organ administracji morskiej odpowiedzialny za sprawowanie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	Art. 35 ust. 1 i 2	Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny. 2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich	
Art. 2 pkt 10	10) „pora nocna” oznacza okres nie krótszy niż siedem godzin, zgodnie z definicją w prawie krajowym, który w każdym przypadku musi obejmować okres pomiędzy północą a godziną 5.00;	T	Art. 37 ust. 3 pkt 3	3) postój statku w porcie ma miejsce jedynie w porze nocnej, rozumianej jako okres między godzinami 22.00 a 5.00, z tym że w przypadku statków regularnie zawijających tylko w porze nocnej inspekcja powinna zostać przeprowadzona w tej porze.	
Art. 2 pkt 11	„inspekcja wstępna” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzaną przez inspektora w celu sprawdzenia zgodności z odpowiednimi konwencjami i przepisami, w tym przynajmniej kontrole wymagane zgodnie z art. 13 ust. 1;	T	Art. 39 ust. 1, Art. 40 ust. 1	Art. 39. 1. Z uwagi na zakres inspekcji organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje: 1) wstępne; 2) bardziej szczegółowe; 3) rozszerzone. Art. 40. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte.	
Art. 2 pkt 12	„bardziej szczegółowa inspekcja” oznacza inspekcję, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość lub też odpowiednio jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 13 ust. 3, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie;	T	Art. 39 ust. 1, 40 ust. 2	Art. 39. 1. Z uwagi na zakres inspekcji organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje: 1) wstępne; 2) bardziej szczegółowe; 3) rozszerzone. 2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w każdym przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.	
Art. 2	„rozszerzona inspekcja” oznacza inspekcję, której zakres	T	Art. 39	Art. 39. 1. Z uwagi na zakres inspekcji organ inspekcyjny	

pkt 13	obejmuje przynajmniej pozycje wymienione w załączniku VII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 13 ust. 3;		ust. 1, 40 ust. 3	<p>przeprowadza inspekcje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wstępne; 2) bardziej szczegółowe; 3) rozszerzone. <p>3. Zakres inspekcji, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wyraźne powody do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, określają przepisy wydane na podstawie art. 58.</p> <p>Art.41 ust. 1 Art. 41.1. Organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku należącego do kategorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statków o profilu wysokiego ryzyka – w przypadku inspekcji okresowych; 2) statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat – w przypadku inspekcji okresowych; 3) statków, o których mowa w pkt 1 i 2 – w przypadku inspekcji dodatkowych, jeżeli konieczność przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora; 4) statków podlegających inspekcji ponownej, którym wydano zakaz wejścia do portu. 	
Art. 2 pkt 14	„skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom;	T	Art. 56 ust. 1	<p>Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających; 2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu; 3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego. 	
Art. 2 Pkt 15	„zatrzymanie” oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej;	T	Art. 5 pkt 29	29) zatrzymaniu statku - należy przez to rozumieć decyzję zakazującą wyjścia statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej;	
Art. 2 pkt 16	„decyzja o odmowie dostępu” oznacza decyzję wydaną kapitanowi statku, przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za	T	Art. 5 pkt 31	31) zakazie wejścia do portu - należy przez to rozumieć decyzję wydaną kapitanowi lub armatorowi statku	

	statek oraz państwu bandery zawiadamiającą ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do wszystkich portów i kotwicowisk we Wspólnocie;			skutkującą, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu, zakazem wejścia do wszystkich portów i kotwicowisk państw członkowskich Unii Europejskiej;	
Art. 2 pkt 17	„zawieszenie pracy” oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;	T	Art. 5 pkt 30	30) wstrzymaniu operacji - należy przez to rozumieć decyzję zakazującą kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane uchybienia, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;	
Art. 2 pkt 18	„przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację, lub osobę taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i która przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM);	N			
Art. 2 pkt 19	„uznana organizacja” oznacza przedsiębiorstwo klasyfikacyjne lub inną jednostkę prywatną, która w imieniu administracji państwa bandery przeprowadza zadania ustawowe;	T	Art. 5 pkt 17	17) uznanej organizacji - należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków;	
Art. 2 pkt 20	„świadectwo ustawowe” oznacza świadectwo wystawione przez państwo bandery lub w jego imieniu, zgodnie z konwencjami;	T	Art. 5 pkt 21	certyfikacie – należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;	
Art. 2 pkt 21	„świadectwo klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację w celu potwierdzenia zgodności z konwencją SOLAS 74, rozdział II-1, część A-1, правило 3-1;	T	Art. 5 pkt 20	20) świadectwie klasy - należy przez to rozumieć dokument wydany przez uznaną organizację potwierdzający zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi tej uznanej organizacji;	
Art. 2 pkt 22	„baza danych wyników inspekcji” oznacza system informacyjny przyczyniający się do wdrażania systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w obrębie Wspólnoty i dotyczący danych związanych z inspekcjami przeprowadzanymi we Wspólnocie i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.	T	Art. 5 pkt 26	26) systemie THETIS - należy przez to rozumieć system informacyjny wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu, zawierający dane dotyczące inspekcji państwa portu przeprowadzanych w regionie Memorandum Paryskiego;	
Art. 3	1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku – i jego załogi –zawijającego do portu lub kotwicowiska w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port. Francja może	T	Art. 33 ust. 1	Art. 33. 1. Przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do: 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia; 2) statków rybackich o długości do 24 m;	

<p>zdecydować, że niniejszy ustęp nie ma zastosowania do portów i kotwicowisk znajdujących się w jej departamentach zamorskich, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu. Jeżeli państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku znajdującego się na wodach będących pod jego jurysdykcją, lecz nie w porcie, inspekcję taką uznaje się za inspekcję, zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p> <p>Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, które państwa członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, jeżeli nie posiadają portów morskich i wykażą, że statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły mniej niż 5 % łącznej liczby pojedynczych statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych, w ciągu ostatnich trzech lat. Najpóźniej w dniu transpozycji dyrektywy państwa, które nie posiadają portów morskich, powiadamiają Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków zawijających do ich portów, o których mowa powyżej, przez trzy ostatnie lata oraz powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w wyżej wymienionych danych.</p> <p>2. W przypadku statków o tonażu brutto poniżej 500 ton państwa członkowskie stosują wymagania odpowiedniej konwencji oraz podejmują, w zakresie nieobjętym konwencją, działania konieczne do zapewnienia, aby statki te nie stwarzały wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska.</p> <p>W stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie kierują się załącznikiem I do memorandum paryskiego.</p> <p>3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa, niebędącego stroną konwencji, państwa członkowskie zapewniają, aby taki statek i jego załoga nie były traktowane bardziej przychylnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną danej konwencji.</p> <p>4. Statki rybackie, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej</p>		Art. 59 ust. 1	<p>3) statków drewnianych o prostej konstrukcji o długości do 45 m;</p> <p>4) jachtów rekreacyjnych;</p> <p>5) jachtów komercyjnych odpłatnie czarterowanych bez załogi</p> <p>Art. 59. 1. W celu zapewnienia właściwej koordynacji funkcjonowania inspekcji państwa portu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, zwanego dalej „Koordynatorem PSC”.</p>	
---	--	----------------	--	--

	dyrektywy.				
Art. 4	<p>1. Zgodnie z prawem międzynarodowym państwa członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, o których mowa w niniejszej dyrektywie, w celu upoważnienia do przeprowadzenia inspekcji na pokładzie obcych statków.</p> <p>2. Państwa członkowskie wyznaczają odpowiednie organy, którym jest przydzielana niezbędna liczba pracowników, na przykład poprzez rekrutację, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, przeprowadzających inspekcje statków oraz podejmują wszelkie właściwe środki w celu zapewnienia, aby zadania powierzone inspektorom były wykonywane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a w szczególności, aby byli oni dyspozycyjni w celu przeprowadzenia inspekcji wymaganych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.</p>	T	Art. 59 ust. 1	Art. 59. 1. W celu zapewnienia właściwej koordynacji funkcjonowania inspekcji państwa portu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje, spośród osób posiadających doświadczenie w zakresie inspekcji państwa portu, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, zwanego dalej „Koordynatorem PSC”.	
Art. 5	<p>1. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcje zgodnie z systemem wyboru określonym w art. 12 i przepisami załącznika I.</p> <p>2. Aby wypełnić swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, każde państwo członkowskie:</p> <p>a) przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I, o których mowa w art. 12 lit. a), zawijających do jego portów i kotwicowisk; oraz</p> <p>b) przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i II, o których mowa w art. 12 lit. a) i b), odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Udział każdego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji jest określany w oparciu o liczbę statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego w stosunku do ogólnej liczby statków zawijających do portów poszczególnych państw w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.</p> <p>3. Mając na uwadze sposób obliczania udziału w łącznej liczbie inspekcji, które należy przeprowadzać corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, o których mowa w ust. 2 lit. b), statki na kotwicowisku nie są wliczane, o ile dane państwo</p>	T	Art. 36 ust. 1	Art. 36. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza w okresie roku kalendarzowego inspekcje:	<p>1) wszystkich statków o priorytecie I;</p> <p>2) statków o priorytecie I oraz statków o priorytecie II, o łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, określonego przez Komisję Europejską.</p>

	członkowskie nie postanowi inaczej.			
Art. 6	<p>Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji wymaganych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza:</p> <p>a) 5 % łącznej liczby statków o priorytecie I, o wysokim profilu ryzyka, zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa;</p> <p>b) 10 % łącznej liczby statków o priorytecie I innych niż statki o wysokim profilu ryzyka zawijających do jego portów i kotwicowisk.</p> <p>Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b), państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji – rzadko zawijają do portów Wspólnoty.</p> <p>Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b), w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających do kotwicowisk, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcjom statków o wysokim profilu ryzyka, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych inspekcji – rzadko zawijają do portów Wspólnoty.</p>	T	Art. 36 ust. 4 i 5	<p>4. W przypadku, gdy organ inspekcyjny nie może przeprowadzić inspekcji wszystkich statków o priorytecie I, liczba statków, których nie poddano inspekcji, nie może być większa niż:</p> <p>1) 5% liczby statków o priorytecie I i profilu wysokiego ryzyka;</p> <p>2) 10% liczby statków o priorytecie I i profilu innym niż wysokiego ryzyka.</p> <p>5. Niezależnie od wartości procentowych, o których mowa w ust. 4, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z systemu THETIS okazjonalnie zawijają do portów państw członkowskich Unii Europejskiej.</p>
Art. 7	<p>1. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I przekracza jego udział w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli przeprowadza liczbę inspekcji statków o priorytecie I odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji i nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 30 % łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa.</p> <p>2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli przeprowadza inspekcje statków o priorytecie I wymagane zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) oraz inspekcje co najmniej 85 % łącznej liczby statków o priorytecie II zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa.</p>	T	Art. 36 ust. 2	<p>2. W przypadku, gdy łączna liczba zawinięć do polskich portów statków o priorytecie I przekracza udział Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, organ inspekcyjny przeprowadza taką liczbę inspekcji statków o priorytecie I, która odpowiada co najmniej udziałowi Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, przy czym liczba nieprzeprowadzonych inspekcji statków o priorytecie I nie może być większa niż 30% liczby takich statków zawijających do polskich portów.</p>

	<p>3. Komisja w swoim przeglądzie, o którym mowa w art. 35, bada w szczególności wpływ niniejszego artykułu na zobowiązanie do inspekcji, biorąc pod uwagę wiedzę i doświadczenie zgromadzone we Wspólnocie i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Przegląd uwzględnia cel inspekcji wszystkich statków zawijających do portów i kotwicowisk Wspólnoty. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki uzupełniające w celu poprawy skuteczności systemu inspekcji stosowanego we Wspólnocie, a jeśli to konieczne – nowy przegląd wpływu niniejszego artykułu na późniejszym etapie.</p>				
Art. 8	<p>1. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I w następujących okolicznościach:</p> <p>a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni; lub</p> <p>b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie inspekcji jeżeli inspekcja została odroczone zgodnie z lit. a) lub b) i została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, nieprzeprowadzonej inspekcji nie należy liczyć jako inspekcji nieprzeprowadzonej w stosunku do państw członkowskich, które dokonały odroczenia.</p> <p>Jeżeli jednak inspekcja statku o priorytecie I nie zostanie przeprowadzona, dany statek nie zostaje zwolniony z inspekcji w następnym porcie, do którego zawinie we Wspólnocie, zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p> <p>2. Inspekcje statków o priorytecie I, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, jeżeli zachodzą następujące</p>	T	Art. 37	<p>Art. 37. 1. Organ inspekcyjny może odroczyć inspekcję statku o priorytecie I w przypadku, gdy:</p> <p>1) inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu polskiego, o ile w tym okresie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w regionie Memorandum Paryskiego, a czas odroczenia nie przekracza 15 dni, albo</p> <p>2) inspekcja może zostać przeprowadzona w ciągu 15 dni w innym porcie zawinięcia w regionie Memorandum Paryskiego, pod warunkiem, że właściwe władze państwa portu zawinięcia statku wyraziły zgodę na przeprowadzenie tej inspekcji.</p> <p>2. W przypadku, gdy inne państwo-strona Memorandum Paryskiego nie przeprowadziło inspekcji statku o priorytecie I, a następnym portem zawinięcia tego statku jest port polski, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję tego statku.</p> <p>3. Organ inspekcyjny może nie przeprowadzić inspekcji statku o priorytecie I, jeżeli:</p> <p>1) w opinii organu inspekcyjnego przeprowadzenie inspekcji mogłoby powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi, portu lub środowiska morskiego,</p> <p>2) postój na kotwicowisku statku prowadzącego działania statek-port jest zbyt krótki do właściwego przeprowadzenia inspekcji lub</p> <p>3) postój statku w porcie ma miejsce jedynie w porze nocnej, rozumianej jako okres między godzinami 22.00 a</p>	

	<p>nadzwyczajne okoliczności:</p> <p>a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego; lub</p> <p>b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej. W takim wypadku państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje.</p> <p>3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwiczowisku, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, jeżeli:</p> <p>a) statek zostaje poddany inspekcji w innym porcie lub kotwiczowisku w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem I w terminie do 15 dni; lub</p> <p>b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt w porcie jest zbyt krótki, by dobrze przeprowadzić inspekcję, i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji; lub</p> <p>c) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.</p> <p>4. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez uzupełnienie jej, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszego artykułu przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączona z kontrolą, o której mowa w art. 31 ust. 3.</p>			<p>5.00, z tym że w przypadku statków regularnie zawijających tylko w porze nocnej inspekcja powinna zostać przeprowadzona w tej porze.</p>	
Art. 9 ust. 1	<p>1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się zgodnie z art. 14 do rozszerzonej inspekcji i który zmierza do portu lub kotwiczowiska w państwie członkowskim, zgłasza swoje przybycie zgodnie z przepisami określonymi w załączniku III.</p>	T	Art. 41 ust.2-5	<p>2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej 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 informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) identyfikacji statku; 2) planowanego czasu postoju statku w porcie; 3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania; 	

				<p>4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych;</p> <p>5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego;</p> <p>6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców.</p> <p>3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy inspekcja rozszerzona nie zostanie przeprowadzona, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje statek o tym fakcie.</p> <p>4. Armator lub kapitan statku podlegającego inspekcji rozszerzonej zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie tej inspekcji.</p> <p>5. Statek pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji rozszerzonej, z zachowaniem środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów.</p>	
Art. 9 ust. 2	2. Po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, właściwe władze lub organ portu albo władza lub organ wyznaczone do tego celu przekazują te informacje właściwemu organowi.	T	Art. 41 ust 2	<p>2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej 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 informacje dotyczące:</p> <p>1) identyfikacji statku;</p> <p>2) planowanego czasu postoju statku w porcie;</p> <p>3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania;</p> <p>4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych;</p> <p>5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego;</p> <p>6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców.</p>	
			Art. 87 ust. 2	2. Kapitan portu po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym organ inspekcyjny.	
Art. 9	Wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym artykule,	N			

ust. 3	przekazuje się w miarę możliwości drogą elektroniczną.				
Art. 9 ust. 4	4. Procedury i formaty opracowane przez państwa członkowskie do celów załącznika III do niniejszej dyrektywy są zgodne z odpowiednimi przepisami zawartymi w dyrektywie 2002/59/WE dotyczącymi zgłaszania statków.	N			
Art. 10	1. Wszystkim statkom zawijającym do portu lub kotwiczowiska państwa członkowskiego należy w bazie danych wyników inspekcji przypisać profil ryzyka statku, który określa priorytet danego statku w odniesieniu do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres. 2. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów: a) Parametry ogólne Parametry ogólne odnoszą się do rodzaju, wieku i bandery statku, zainteresowanych uznanych organizacji i działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1 oraz załącznikiem II. b) Parametry historyczne Parametry historyczne oparte są na liczbie braków i zatrzymań w określonym czasie, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 2 oraz załącznikiem II.	N			
Art. 11	Statki zawijające do portów lub kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym: a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka zgodnie z załącznikiem I część I. Okres pomiędzy kolejnymi inspekcjami okresowymi wzrasta wraz z obniżeniem się ryzyka. W odniesieniu do statków wysokiego ryzyka okres ten nie przekracza sześciu miesięcy; b) statki podlegają inspekcjom dodatkowym niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej, w następujących przypadkach: — właściwy organ zapewnia przeprowadzenie inspekcji statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne wymienione w załączniku I część II sekcja 2A, — może zostać przeprowadzona inspekcja statków, do których mają zastosowanie nieprzewidziane okoliczności wymienione w załączniku I część II sekcja 2B. O	T	Art. 5 pkt 28	28) profilu wysokiego, profilu średniego lub profilu niskiego ryzyka – należy przez to rozumieć element systemu THETIS opisujący statek w zależności od parametrów określonych w przepisach Unii Europejskiej w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, decydujący o priorytecie inspekcji statku, zakresie i częstotliwości jej przeprowadzania;	
			Art. 38	Art. 38. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje: 1) okresowe – w odstępach czasu zależnych od profilu ryzyka statku wynikających z systemu THETIS; 2) dodatkowe – niezależnie od czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji okresowej, w przypadku statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5; 3) ponowne – po usunięciu przez statek uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku lub zakazu wejścia do portu;	

	konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji decyduje właściwy organ na podstawie swojej fachowej oceny.			4) specjalne – dla promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną. 2. Inspekcję dodatkową przeprowadza się również w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 pkt 5, jeżeli konieczność jej przeprowadzenia wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora.	
Art. 12	Właściwy organ zapewnia wybór statków do inspekcji na podstawie ich profilu ryzyka określonego zgodnie z załącznikiem I część I oraz gdy mają zastosowanie czynniki nadrzędne lub nieprzewidziane okoliczności określone w załączniku I część II sekcja 2A i 2B. Mając na uwadze inspekcję statków, właściwy organ: a) wybiera statki, których inspekcja jest obowiązkowa, określone jako „statki o priorytecie I” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3A; b) może wybrać statki, które mogą podlegać inspekcji, określone jako „statki o priorytecie II” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3B.	T	art. 58	Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia: 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji, 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej, 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji, 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu, 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu, 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60, 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 oraz w art. 54 ust. 1 - kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich	

Art. 13	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej zgodnie z następującymi przepisami:</p> <p>1) podczas każdej wstępnej inspekcji statku właściwy organ zapewnia, aby inspektor przynajmniej:</p> <p>a) sprawdził świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku IV, które zgodnie ze wspólnotowym prawem morskim oraz konwencjami odnoszącymi się do bezpieczeństwa i ochrony powinny znajdować się na pokładzie;</p> <p>b) sprawdził w odpowiednich przypadkach, czy usunięte zostały braki wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez państwo członkowskie lub państwo sygnatariusza memorandum paryskiego;</p> <p>c) zweryfikował ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych;</p> <p>2) w przypadku gdy po inspekcji, o której mowa w pkt 1, braki, które mają zostać usunięte w kolejnym porcie, zostały wpisane do bazy danych wyników inspekcji, właściwy organ tego portu może zdecydować o nieprzeprowadzeniu weryfikacji, o których mowa w pkt 1 lit. a) i c);</p> <p>3) bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji, o której mowa w ust. 1, występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji.</p> <p>„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor stwierdza istnienie oznak, które w jego fachowej ocenie dają podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi. Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku V.</p>	T	art. 40	<p>Art. 40. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną w celu sprawdzenia czy statek posiada wymagane w umowach międzynarodowych dokumenty dotyczące bezpieczeństwa i ochrony statku, ochrony środowiska morskiego, kontroli ogólnego stanu statku, w tym warunków życia i pracy na statku oraz czy uchybienia wykazane podczas poprzedniej inspekcji państwa portu zostały usunięte.</p> <p>2. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję bardziej szczegółową w każdym przypadku, gdy w wyniku inspekcji wstępnej występują wyraźne powody, aby stwierdzić, że stan statku, jego wyposażenia lub skład i kwalifikacje załogi nie spełniają wymagań określonych w umowach międzynarodowych.</p> <p>3. Zakres inspekcji, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wyraźne powody do przeprowadzenia inspekcji bardziej szczegółowej, określają przepisy wydane na podstawie art. 58.</p>	
Art. 14	<p>1. Następujące kategorie statków podlegają rozszerzonej inspekcji zgodnie z załącznikiem II część I sekcja 3A i 3B:</p> <ul style="list-style-type: none"> — statki o wysokim profilu ryzyka, — statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub 	T	Art. 41	<p>Art. 41.1. Organ inspekcyjny przeprowadza rozszerzoną inspekcję statku należącego do kategorii:</p> <p>1) statków o profilu wysokiego ryzyka – w przypadku inspekcji okresowych;</p>	

<p>masowce, starsze niż 12 lat, — statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności, — statki podlegające reinspekcji po wydaniu nakazu odmowy dostępu, zgodnie z art. 16.</p> <p>2. Armator lub kapitan takiego statku zapewniają, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku był przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji. Bez uszczerbku dla środków kontroli wymaganych do celów ochrony, statek taki pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji.</p> <p>3. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku, który kwalifikuje się do okresowej rozszerzonej inspekcji, właściwy organ informuje statek, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.</p> <p>4. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, określony został w załączniku VII. Zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 31 ust. 2, Komisja przyjmuje środki niezbędne do wdrożenia załącznika VII.</p>		<p>2) statków pasażerskich, zbiornikowców olejowych, gazowców, chemikaliowców lub masowców, starszych niż 12 lat – w przypadku inspekcji okresowych;</p> <p>3) statków, o których mowa w pkt 1 i 2 – w przypadku inspekcji dodatkowych, jeżeli konieczność przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej wynika z wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora;</p> <p>4) statków podlegających inspekcji ponownej, którym wydano zakaz wejścia do portu.</p> <p>2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej 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 informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) identyfikacji statku; 2) planowanego czasu postoju statku w porcie; 3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania; 4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych; 5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego; 6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapełnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców. <p>3. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy inspekcja rozszerzona nie zostanie przeprowadzona, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje statek o tym fakcie.</p> <p>4. Armator lub kapitan statku podlegającego inspekcji rozszerzonej zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie tej inspekcji.</p> <p>5. Statek pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji rozszerzonej, z zachowaniem środków kontroli w zakresie ochrony żeglugi i portów.</p> <p>6. Przepisy ust. 2-5 stosuje się odpowiednio w przypadku inspekcji specjalnych przeprowadzanych dla promów</p>	
---	--	---	--

				pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich.	
Art. 15	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich inspektorzy przestrzegali procedur i wytycznych określonych w załączniku VI.</p> <p>2. W odniesieniu do kontroli ochrony państwa członkowskie stosują procedury określone w załączniku VI do niniejszej dyrektywy do wszystkich statków, o których mowa w art. 3 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (1), zawijających do ich portów i kotwicowisk, chyba że podnoszą banderę państwa portu przeprowadzającego inspekcję.</p> <p>3. Przepisy art. 14 niniejszej dyrektywy dotyczące rozszerzonych inspekcji mają zastosowanie do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, o których mowa w art. 2 lit. a) i b) dyrektywy 1999/35/WE. Jeżeli państwo przyjmujące, które nie jest państwem bandery statku, dokonało na statku przeglądu zgodnie z art. 6 i 8 dyrektywy 1999/35/WE, wówczas przegląd specjalny może zostać zapisany w bazie danych wyników inspekcji odpowiednio jako bardziej szczegółowa lub rozszerzona inspekcja i uwzględniony do celów art. 10, 11 i 12 niniejszej dyrektywy oraz do wyznaczania stopnia wykonania zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego na tyle, na ile spełnione zostały wszystkie punkty, o których mowa w załączniku VII do niniejszej dyrektywy.</p> <p>Nie naruszając zakazu użytkowania promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wydanego zgodnie z art. 10 dyrektywy 1999/35/WE, mają zastosowanie odpowiednio przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące usuwania braków, zatrzymania, decyzji o odmowie dostępu, działań podejmowanych w konsekwencji inspekcji, zatrzymań i decyzji o odmowie dostępu.</p> <p>4. W razie konieczności Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2, przyjąć zasady ujednoliconego wdrażania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.</p>	T	<p>Art. 35 ust. 4</p> <p>Art. 47 ust. 1</p>	<p>4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez umowy międzynarodowe oraz wiedzę dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.</p> <p>Art. 47.1. Inspekcje specjalne przeprowadzane w ramach inspekcji wstępnej oraz okresowej promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną, oznacza się w systemie THETIS jako inspekcje bardziej szczegółowe lub rozszerzone. Inspekcje te uwzględnia się przy określaniu profilu ryzyka statku, częstotliwości inspekcji, wyborze statków do inspekcji oraz przy wyznaczaniu stopnia wykonania zobowiązań inspekcyjnych Rzeczypospolitej Polskiej w systemie THETIS.</p>	
Art. 16	1. Państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów każdemu statkowi, który:	T	Art. 48 - 52	Art. 48. 1. Organ inspekcyjny wydaje statkowi zakaz wejścia do portu, jeżeli statek został zatrzymany przez	

<p>— podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany lub wydano w stosunku do niego zakaz użytkowania zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 36 miesięcy w porcie lub kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub</p> <p>— podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na szarą listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany lub wydano w stosunku do niego zakaz użytkowania zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 24 miesięcy w porcie lub kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, z wyjątkiem sytuacji określonych w art. 21 ust. 6. Decyzja o odmowie dostępu zaczyna obowiązywać od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, w którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym wydano decyzję o odmowie dostępu.</p> <p>2. Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt 3–9 załącznika VIII. Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej decyzji o odmowie dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy.</p> <p>3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub kotwicowisku w obrębie Wspólnoty prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu lub kotwicowiska we Wspólnocie. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 24 miesięcy od jej wydania, wyłącznie jeżeli:</p> <p>— statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie kwalifikuje go na czarną lub szarą listę, o której mowa w ust. 1,</p> <p>— certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały</p>			<p>organ inspekcyjny lub organ ten zakazał używania statku, w przypadku gdy jest to:</p> <p>1) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście, o której mowa w art. 32, albo</p> <p>2) trzeci z kolei zakaz używania statku lub trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście, o której mowa w art. 32.</p> <p>2. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadamia na piśmie kapitana statku o swoim zamiarze, informując jednocześnie, iż decyzji nadany będzie rygor natychmiastowej wykonalności z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.</p> <p>Art. 49. 1 Organ inspekcyjny przeprowadza ponowną inspekcję statku na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz wejścia do portu. Ponowna inspekcja statku ma miejsce w porcie uzgodnionym pomiędzy organem inspekcyjnym a armatorem statku. Do wniosku armator statku załącza:</p> <p>1) dokument wydany przez administrację państwa bandery statku po przeprowadzeniu inspekcji przez inspektora odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający jej przeprowadzenie oraz spełnianie przez statek wymagań umów międzynarodowych;</p> <p>2) zaświadczenie wydane przez organizację po przeprowadzeniu przeglądu przez inspektora tej organizacji, potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji, oraz dokumenty potwierdzające, że przegląd statku został przeprowadzony.</p> <p>2. Za zgodą organu inspekcyjnego ponowna inspekcja może być również przeprowadzona przez organ inspekcyjny</p>	
--	--	--	---	--

<p>wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach,</p> <p>— statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 1, oraz</p> <p>— statek spełnia warunki określone w załączniku VIII pkt 3–9. Jakikolwiek statek niespełniający kryteriów określonych w niniejszym ustępie po upływie 24 miesięcy po wydaniu nakazu otrzymuje stałą odmowę dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwicowiska we Wspólnocie.</p> <p>4. Jakikolwiek późniejsze zatrzymanie danego statku w porcie lub kotwicowisku we Wspólnocie po trzeciej odmowie dostępu powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwicowiska we Wspólnocie.</p> <p>5. Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie stosują się do procedur ustanowionych w załączniku VIII.</p>			<p>właściwy dla uzgodnionego portu, zgodnie z ust. 1. Organ inspekcyjny, który wydał zakaz wejścia do portu uzgadnia z organem inspekcyjnym właściwym dla uzgodnionego portu warunki przeprowadzenia ponownej inspekcji co najmniej na 14 dni przed przewidywanym terminem jej przeprowadzenia.</p> <p>3. W przypadku, gdy uzgodniony port znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy dla tego portu może na wniosek organu inspekcyjnego, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, zezwolić statkowi na wejście do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia ponownej inspekcji.</p> <p>4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, statek nie może podjąć operacji przeładunkowych w uzgodnionym porcie, dopóki wydany uprzednio zakaz wejścia do portu nie zostanie cofnięty.</p> <p>5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, ponowną inspekcję przeprowadza organ inspekcyjny, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu lub, za jego zgodą, organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu.</p> <p>6. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, jeżeli organ inspekcyjny właściwy dla uzgodnionego portu przeprowadził ponowną inspekcję i nie stwierdził uchybień, organ ten dostarcza organowi inspekcyjnemu, który wydał statkowi zakaz wejścia do portu, potwierdzenie spełniania przez statek wymagań umów międzynarodowych.</p> <p>7. W przypadku, gdy zatrzymanie statku, skutkujące wydaniem zakazu wejścia do portu, spowodowane było uchybieniami w zakresie budowy statku, organowi inspekcyjnemu udostępnia się odpowiednie pomieszczenia statku, łącznie z pomieszczeniami ładunkowymi i zbiornikami, w celu ich kontroli podczas przeprowadzania ponownej inspekcji statku.</p> <p>8. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących diety, a także koszty przejazdów, dojazdów, przewozu bagażu oraz noclegów, w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 775 § 2</p>	
---	--	--	---	--

			<p>ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.)).</p> <p>9. Organ inspekcyjny cofa, w drodze decyzji, zakaz wejścia do portu, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, a od daty wydania tego zakazu upłynęło odpowiednio 3 miesiące albo 12 miesięcy - jeżeli zakaz ten został wydany jako drugi z kolei. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Art. 50. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu również statkowi, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) po uprzednim zatrzymaniu opuścił port państwa członkowskiego Unii Europejskiej bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 43 ust. 1 lub 6; 2) nie zawinął do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, o której mowa w art. 43 ust. 6. <p>2. Przed wydaniem statkowi decyzji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultacje z właściwymi władzami państwa bandery statku.</p> <p>3. Jeżeli port, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.</p> <p>4. Jeżeli statek nie zawinął do portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.</p> <p>5. W przypadku, gdy organ inspekcyjny uzyskał informację, że statek nie zawinął do uzgodnionej stoczni remontowej położonej na terytorium państwa trzeciego, organ ten niezwłocznie zawiadamia organy inspekcyjne państw członkowskich Unii Europejskiej.</p> <p>6. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wejścia do portu, wydany w przypadkach, o którym mowa w ust. 1, jeżeli armator statku wykaże, że statek spełnia wymagania umów międzynarodowych. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Art. 51. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na czas nieokreślony statkowi, który został zatrzymany po otrzymaniu uprzednio dwukrotnie zakazu wejścia do portu.</p> <p>2. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz, o którym mowa w ust. 1, jeżeli od daty wydania tego zakazu upłynęły 24 miesiące oraz spełnione zostały łącznie następujące warunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32; 2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, o których mowa w art. 32, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację; 3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków, będący elementem określającym profil ryzyka w systemie THETIS; 4) zostały spełnione wymagania, o których mowa w art. 49 ust. 1-5 i 7-9, a w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień. <p>3. Decyzji, o której mowa w ust. 2, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Art. 52. 1. Organ inspekcyjny wydaje zakaz wejścia do portu na stałe statkowi, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) po upływie 24 miesięcy od daty wydania zakazu, o którym mowa w art. 51 ust. 1, nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, lub 2) został zatrzymany, po otrzymaniu uprzednio trzykrotnie zakazu wejścia do portu. <p>2. Decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, a decyzji wydanej w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nadaje się taki rygor z chwilą uzyskania przez statek zgody na wyjście z portu. Zgodę na wyjście z portu wydaje</p>	
--	--	--	--	--

				się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.	
Art. 17	Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji inspektor opracowuje protokół, zgodnie z załącznikiem IX. Kopia protokołu z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.	T	art. 42.	Art. 42. Po zakończeniu inspekcji, o której mowa w art. 39 ust. 1, inspektor inspekcji państwa portu sporządza raport i doręcza go kapitanowi statku.	
Art. 18	<p>Wszystkie skargi są przedmiotem wstępnej oceny dokonywanej w krótkim terminie przez właściwy organ. Ocena ta umożliwi określenie, czy skarga jest uzasadniona. Jeżeli skarga jest uzasadniona, właściwy organ nadaje skardze odpowiedni dalszy bieg, w szczególności zapewniając, aby każdy, kogo ta skarga dotyczy bezpośrednio, mógł przedstawić swoje uwagi.</p> <p>W przypadku gdy właściwy organ uzna skargę za wyraźnie nieuzasadnioną, informuje skarżącego o swojej decyzji i jej powodach.</p> <p>Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy. Inspektor zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z członkami załogi. Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźnie nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz, w stosownych przypadkach, przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).</p>	T	Art. 56	<p>Art. 56. 1. Podmioty zainteresowane bezpieczeństwem statku mogą poinformować właściwy organ inspekcyjny, o tym że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) stan statku wykazuje braki, które mogą zagrażać jego bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu osób na nim przebywających; 2) statek nie spełnia wymagań w zakresie warunków życia i pracy na morzu; 3) statek może stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego. <p>2. Jeżeli w wyniku wstępnej oceny informacji zaistnieją podstawy do wszczęcia postępowania, organ inspekcyjny, zapewniając w szczególności, aby każdy kogo sprawa dotyczy mógł przedstawić swoje uwagi, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji, o których mowa w ust. 1, organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.</p> <p>3. Jeżeli organ inspekcyjny stwierdzi bezzasadność złożonych informacji, informuje zainteresowane podmioty o swojej decyzji wraz z jej uzasadnieniem.</p> <p>4. Tożsamości podmiotu składającego informację nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku, którego dotyczy sprawa.</p> <p>5. Inspektor organu inspekcyjnego zapewnia poufność informacji otrzymanych od członków załogi statku, którego dotyczy sprawa.</p> <p>6. Organ inspekcyjny informuje państwo bandery statku oraz Międzynarodową Organizację Pracy, w sprawach dotyczących jej właściwości, o informacjach, które zostały uznane przynajmniej w części za uzasadnione, oraz o działaniach podjętych w ich następstwie.</p>	

Art. 19	<p>1. Właściwy organ zapewni, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.</p> <p>2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, zapewnia, aby statek został zatrzymany lub też zawieszona została praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostanie zniesiony dopiero, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.</p> <p>3. Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku X.</p> <p>4. Właściwy organ wydaje decyzję o zatrzymaniu statku, jeśli inspekcja wykaże, że statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży, wymagany zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE..</p> <p>Jeśli taki brak nie może zostać z łatwością usunięty w porcie zatrzymania, właściwy organ może zezwolić, aby statek udał się do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, gdzie brak może zostać sprawnie usunięty, lub może nakazać, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni, przewidzianym w wytycznych opracowanych w memorandum paryskim. Do tych celów stosuje się procedury określone w art. 21.</p> <p>5. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan statku w oczywisty sposób nie odpowiada normom, właściwy organ może wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zapewnienia, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.</p> <p>6. W przypadku zatrzymania statku właściwy organ niezwłocznie powiadamia pisemnie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, gdy nie jest to</p>	T	Art. 43	<p>Art. 43. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że:</p> <p>1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;</p> <p>2) statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), gdy statek podlega takiemu obowiązkowi, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek.</p> <p>2. Decyzjom, o których mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>3. W przypadku, gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania dla zapewnienia, aby statek spełniał odpowiednie wymagania określone w umowach międzynarodowych.</p> <p>4. W przypadku wydania decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny, niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, doręcza decyzję kapitanowi statku, informując o jej wydaniu administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także, jeśli ma to zastosowanie, podmioty które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty. Do decyzji o zatrzymaniu statku organ inspekcyjny załącza raport z przeprowadzonej inspekcji.</p> <p>5. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub</p>	
---------	---	---	---------	---	--

<p>możliwe, konsula lub, w przypadku jego nieobecności, najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto w razie konieczności powiadamia się również wyznaczonych kontrolerów lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami.</p> <p>7. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadomienia i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu.</p> <p>8. Podczas wykonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na mocy niniejszej dyrektywy dokłada się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub armator jest uprawniony do rekompensaty wszelkich poniesionych strat lub zniszczeń. W każdym przypadku podejrzenia bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia odpowiedzialność za wyjaśnienie sprawy spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.</p> <p>9. W celu zmniejszenia zatorów w porcie właściwy organ może zezwolić na przestawienie zatrzymanego statku do innej części portu, jeżeli nie stwarza to zagrożenia. Ryzyko związane z zaturem w porcie nie może być jednak brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu lub wypuszczeniu statku. Władze lub organy portu współpracują z właściwym organem w celu ułatwienia rozłokowania zatrzymanych statków.</p> <p>10. Władze lub organy portu zostają zawiadomione przy najbliższej sposobności o wydaniu decyzji o zatrzymaniu.</p>		<p>mogącego powstać zatłoczenia.</p> <p>6. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w najbliższej stoczni remontowej, w której może być dokonana naprawa, uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku warunków gwarantujących, że statek w czasie przejścia morzem nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i osób na nim przebywających oraz dla innych statków, oraz zagrożenia dla środowiska morskiego.</p> <p>7. O warunkach, o których mowa w ust. 6, organ inspekcyjny informuje właściwe władze państwa portu, w którym znajduje się stocznia remontowa, oraz właściwe władze państwa bandery statku albo najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty.</p> <p>8. W przypadku, gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 6, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.</p> <p>9. W przypadku, gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców), albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.</p> <p>10. W przypadku, gdy uchybienie polega na braku wyposażenia statku w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-</p>	
---	--	---	--

				<p>VDR) i nie może ono zostać usunięte w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny postępuje zgodnie z ust. 6 i 7 albo zezwala, w drodze decyzji, na wyjście statku z portu, nakazując usunięcie uchybienia w terminie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji.</p> <p>11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku, gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.</p> <p>12. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.</p>	
			Art. 45 ust. 1	Art. 45. 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień.	
Art. 20	<p>1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w państwie członkowskim, posiada prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy dostępu podjętej przez właściwy organ. Złożenie odwołania nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu.</p> <p>2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym.</p> <p>3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, o którym mowa w ust. 1, o prawie do odwołania i o</p>	T	art. 43 ust. 11 i 12	<p>11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku, gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.</p> <p>12. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20</p>	

	<p>związanych z nim kwestiach praktycznych.</p> <p>4. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, nakaz zatrzymania lub decyzja o odmowie dostępu zostanie cofnięta lub zmieniona, to:</p> <p>a) państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne wprowadzenie odpowiedniej zmiany do bazy danych dotyczących inspekcji;</p> <p>b) państwo członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania lub decyzję o odmowie dostępu, w terminie 24 godzin od takiej decyzji, zapewnia publikację sprostowanej informacji, zgodnie z art. 26.</p>		<p>Art. 53 ust. 3 i 4</p> <p>Art. 57 ust. 1</p>	<p>grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.</p> <p>3. Armatorowi lub kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zakazie używania statku lub o zakazie wejścia do portu, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>4. W przypadku, gdy w wyniku odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku lub o zakazie wejścia statku do portu, decyzja ta została uchylona albo zmieniona, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje o tym Komisję Europejską, w terminie 24 godzin od dnia uchylecia albo zmiany decyzji, w celu podania tej informacji do publicznej wiadomości zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi inspekcji państwa portu.</p> <p>Art. 57. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności; 2) każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o prioritycie I; 3) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o prioritycie I, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji; 4) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o zakazie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji. 	
Art. 21	<p>1. Jeśli braki, o których mowa w art. 19 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na niezwłoczne przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, w której mogą zostać podjęte</p>	T	Art. 43 ust. 5 – 10	<p>5. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia.</p>	

<p>odpowiednie działania, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te zapewniają, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.</p> <p>2. Jeżeli decyzja o wysłaniu statku do stoczni remontowej wynika z braku zgodności z rezolucją IMO A. 744(18), w odniesieniu do dokumentacji statku lub w odniesieniu do braków i uszkodzeń konstrukcyjnych, właściwy organ może zażądać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości w porcie zatrzymania, zanim statek uzyska zgodę na wypłynięcie.</p> <p>3. W okolicznościach, o których mowa w ust. 1, właściwy organ państwa członkowskiego w porcie inspekcji powiadamia właściwy organ państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 19 ust. 6 oraz – w stosownych przypadkach – wszelkie inne organy o wszystkich warunkach rejsu.</p> <p>Właściwy organ państwa członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje organ powiadamiający o podejmowanych działaniach.</p> <p>4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, aby we wszystkich portach lub kotwicowiskach na terytorium Wspólnoty odmawiało się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:</p> <p>a) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregośkolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub</p> <p>b) nie zgadzają się na spełnienie obowiązujących wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.</p> <p>Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.</p>		<p>6. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w najbliższej stoczni remontowej, w której może być dokonana naprawa, uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku warunków gwarantujących, że statek w czasie przejścia morzem nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i osób na nim przebywających oraz dla innych statków, oraz zagrożenia dla środowiska morskiego.</p> <p>7. O warunkach, o których mowa w ust. 6, organ inspekcyjny informuje właściwe władze państwa portu, w którym znajduje się stocznia remontowa, oraz właściwe władze państwa bandery statku albo najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także podmioty, które wydały statkowi świadectwo klasy lub odpowiednie certyfikaty.</p> <p>8. W przypadku, gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 6, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.</p> <p>9. W przypadku, gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców), albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.</p> <p>10. W przypadku, gdy uchybienie polega na braku wyposażenia statku w sprawny rejestrator danych z podróży (VDR) lub uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) i nie może ono zostać usunięte w porcie zatrzymania,</p>	
--	--	---	--

	<p>5. W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. a), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.</p> <p>W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich. Przed wydaniem odmowy wpuszczenia statku państwo członkowskie może prosić o konsultację z administracją państwa bandery danego statku.</p> <p>6. W drodze wyjątku od przepisów ust. 4, odpowiedni organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu lub kotwiczowiska wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podjął odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.</p>			<p>organ inspekcyjny postępuje zgodnie z ust. 6 i 7 albo zezwała, w drodze decyzji, na wyjście statku z portu, nakazując usunięcie uchybienia w terminie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji.</p>	
Art. 22	<p>1. Inspekcje są przeprowadzane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone w załączniku XI, którzy zostali upoważnieni przez właściwy organ do dokonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.</p> <p>2. Jeśli właściwy organ państwa portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej wiedzy fachowej, inspektorowi tego organu może pomagać osoba o wiedzy wymaganej w tym zakresie.</p> <p>3. Właściwy organ, inspektorzy dokonujący kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz osoby pomagające im nie mogą być gospodarczo związane ani z portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani ze statkiem, który jest poddawany inspekcji, jak również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa ustawowe i świadectwa klasy lub wykonujących przeglądy konieczne do wydania takich świadectw statkom.</p> <p>4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w</p>	T	Art. 35	<p>Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.</p> <p>2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich.</p> <p>3. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję państwa portu przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu.</p> <p>4. Inspektorem inspekcji państwa portu może być osoba, która posiada kwalifikacje i doświadczenie z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków określonych przez umowy międzynarodowe oraz wiedzę dotyczącą procedur przeprowadzania inspekcji państwa portu.</p> <p>5. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.</p>	Art. 58
			Art. 58	<p>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p>	

	<p>formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwy organ zgodnie z dyrektywą Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (1).</p> <p>5. Państwa członkowskie zapewniają, aby kompetencje inspektorów oraz spełnienie przez nich kryteriów minimalnych, o których mowa w załączniku XI, zostały zweryfikowane przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji oraz aby były one następnie sprawdzane okresowo, zgodnie z systemem szkolenia, o którym mowa w ust. 7.</p> <p>6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w stosowanym we Wspólnocie systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.</p> <p>7. We współpracy z państwami członkowskimi Komisja opracowuje i rozpowszechnia jednolity wspólnotowy system przeprowadzanego przez państwa członkowskie szkolenia i oceny kompetencji inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.</p>			<ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji, 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej, 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji, 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu, 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu, 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60, 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 oraz w art. 54 ust. 1 <p>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich</p>	
Art. 23	<p>1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które</p>	T	Art. 55	<p>Art. 55. 1. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.</p> <p>2. Jeżeli podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym w rozumieniu ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich</p>	

	<p>mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.</p> <p>2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.</p> <p>3. Państwa członkowskie wymagają od pilotów oraz od władz lub organów portowych zgłaszania co najmniej następujących informacji w miarę możliwości w formacie elektronicznym:</p> <ul style="list-style-type: none"> — informacje o statku (nazwa, numer identyfikacyjny nadany przez IMO, sygnał wywoławczy, bandera), — informacje o rejsie (ostatni port zawinięcia, port docelowy), — opis widocznych anomalii stwierdzonych na pokładzie. <p>4. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie stosownych działań w następstwie złożenia przez pilotów i władze lub organy portowe zawiadomienia o widocznych anomaliach i zachowują szczegółowe informacje dotyczące podjętych działań.</p> <p>5. Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 31 ust. 2, może przyjąć przepisy służące wdrożeniu niniejszego artykułu, w tym ujednolicony formularz elektroniczny oraz procedury dotyczące zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portowe oraz zgłaszania działań podjętych przez państwa członkowskie w ich następstwie.</p>			<p>(Dz. U. Nr 171, poz. 1055) stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać jego bezpieczeństwu lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwy organ inspekcyjny.</p> <p>3. Informacja, o której mowa w ust. 1 i 2, jest przekazywana, w miarę możliwości, przy zastosowaniu elektronicznych środków łączności i powinna zawierać:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) informacje dotyczące: <ol style="list-style-type: none"> a) identyfikacji statku; b) państwa bandery statku; c) poprzedniego portu zawinięcia; d) portu przeznaczenia statku; 2) opis zauważonych braków statku. <p>4. Organ inspekcyjny po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 3, podejmuje decyzję o przeprowadzeniu inspekcji statku, zmianie zakresu zaplanowanej inspekcji lub przekazaniu informacji organowi inspekcyjnemu państwa portu właściwemu dla następnego portu zawinięcia statku.</p> <p>5. Organ inspekcyjny prowadzi ewidencję podjętych działań, przechowując informację o nich przez okres co najmniej 3 lat.</p>	
Art. 24 ust. 1	<p>1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego. Baza danych wyników inspekcji zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji ustanowionego na mocy niniejszej dyrektywy i obejmuje funkcje określone w załączniku XII.</p>	N			

Art. 24 ust 2 - 3	<p>2. Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki w celu zapewnienia, aby informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do ich portów i kotwicowisk, wraz z identyfikatorem danego portu, były przekazywane w rozsądnym terminie do bazy danych inspekcji poprzez wspólnotowy system wymiany informacji morskich „SafeSeaNet”, o którym mowa w art. 3 lit. s) dyrektywy 2002/59/WE. Po przekazaniu takich informacji do bazy danych inspekcji poprzez SafeSeaNet państwa członkowskie są zwolnione z przekazywania danych zgodnie z załącznikiem XIV do niniejszej dyrektywy, pkt 1.2 i 2 lit. a) i b).</p> <p>3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji natychmiast po zakończeniu protokołu z inspekcji lub wycofaniu nakazu zatrzymania.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji.</p> <p>4. Na podstawie danych dotyczących inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie Komisja jest w stanie wyszukać w bazie danych wyników inspekcji wszelkie stosowne dane dotyczące wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące profilu ryzyka statków, statków kwalifikujących się do inspekcji, ruchu statków oraz zobowiązań inspekcyjnych dla każdego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji istotnych dla wdrożenia procedur inspekcji przewidzianych niniejszą dyrektywą.</p> <p>Państwa członkowskie i kraje trzecie będące sygnatariuszami memorandum paryskiego otrzymują dostęp do wszelkich danych wprowadzonych przez nie do bazy danych wyników inspekcji oraz do danych dotyczących statków podnoszących ich banderę.</p>	T	Art. 57	<p>Art. 57. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności; 2) każdym przypadku odroczenia inspekcji statku o prioritycie I; 3) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o prioritycie I, wraz z podaniem przyczyny nieprzeprowadzenia inspekcji; 4) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku, decyzji o zakazie wejścia do portu oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji. <p>2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia.</p>	
Art. 25	Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego władze lub organy portowe oraz inne odpowiednie władze lub organy	T	art. 41 ust 2	2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku podlegającego inspekcji rozszerzonej, przynajmniej na trzy	

<p>dostarczały właściwemu organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> — informacje przekazane zgodnie z art. 9 oraz załącznikiem III, — informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia wszelkich informacji wymaganych niniejszą dyrektywą oraz dyrektywą 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku i dyrektywą 2002/59/WE, a także, w stosownym przypadku, z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, — informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 lub 10 dyrektywy 2000/59/WE, — informacje dotyczące statków, którym ze względów bezpieczeństwa odmówiono wejścia do portu lub z niego wydalono, — informacje dotyczące widocznych anomalii zgodnie z art. 23. 		art. 58	<p>dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) identyfikacji statku; 2) planowanego czasu postoju statku w porcie; 3) planowanych operacji, w tym operacji przeładunkowych i bunkrowania; 4) planowanych inspekcji państwa bandery, przeglądów oraz prac remontowych; 5) daty ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego; 6) rodzaju konstrukcji kadłuba, stanu zapelnienia zbiorników ładunkowych i balastowych oraz ilości i rodzaju ładunku – w przypadku zbiornikowców. <p>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji, 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej, 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji, 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu, 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu, 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60, 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, 	
---	--	---------	--	--

				art. 50 ust. 1 oraz w art. 54 ust. 1 - kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich	
Art. 26	Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.	N			
Art. 27	Komisja ustanawia i publikuje regularnie na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje o przedsiębiorstwach, których poziom działalności, z punktu widzenia profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku I część 1, uznano w okresie co najmniej 3 miesięcy za niski i bardzo niski. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 31 ust. 2, zasady wdrożenia niniejszego artykułu, określając w szczególności sposoby publikacji.	N			
Art. 28	1. Jeśli inspekcje, o których mowa w art. 13 i 14, potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji nakazujących zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub armatora statku, lub też ich przedstawiciela w państwie portu. 2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami przeprowadzonymi przez właściwy organ państwa członkowskiego na mocy przepisów art. 16 i art. 21 ust. 4 obciążany jest właściciel lub armator statku. 3. W przypadku zatrzymania statku wszystkie koszty odnoszące się do zatrzymania w porcie ponosi właściciel lub armator statku. 4. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.	T	Art. 43 ust. 11 i 12	11. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku, gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku. 12. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.	

Art. 29	Państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje wymienione w załączniku XIV w odstępach czasu określonych w tym załączniku.	T	art. 60	Art. 60. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej szczegółowe informacje dotyczące liczby inspektorów inspekcji państwa portu oraz zawnieć statków do portów polskich, wymagane przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach w określonych tymi przepisami.	
Art. 30	W celu zapewnienia skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z art. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w państwach członkowskich.	N			
Art. 31	<p>1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2).</p> <p>2. W przypadku odesłań do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8. Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.</p> <p>3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu mają zastosowanie art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8</p>	N			
Art. 32	<p>Komisja:</p> <p>a) dostosowuje załączniki, z wyjątkiem załącznika I, tak aby uwzględnić zmiany do wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi morskiej, które weszły w życie, oraz do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji odpowiednich organizacji międzynarodowych i do memorandum paryskiego;</p> <p>b) wprowadza zmiany do definicji odnoszących się do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji oraz prawodawstwa wspólnotowego, które są istotne do celów niniejszej dyrektywy.</p> <p>Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z procedurą</p>	N			

	regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 31 ust. 3. Zmiany w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.				
Art. 33	Podczas ustanawiania przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 10 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 4, art. 23 ust. 5 i art. 27 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2 i 3, Komisja dokłada szczególnych starań, by przepisy te uwzględniały wiedzę specjalistyczną i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji we Wspólnocie i w ramach regionu podlegającego memorandum paryskiemu.	N			
Art. 34	Państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia, aby takie sankcje były stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	T	Art. 126-128	Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> 1) spełniania przez statek wymagań ustawy w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, 2) wymogu poddania statku inspekcjom przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonym w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, 3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie, 4) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej, 5) spełniania przez prom pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności obowiązujących w żegludze na wyznaczonym obszarze morza, 6) przewożenia statkiem ładunków masowych, w tym ziarna luzem, 7) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych, 8) przewożenia statkiem kontenerów, 9) przewożenia statkiem przedmiotów o masie brutto co najmniej tysiąca kilogramów - podlega karze pieniężnej o równowartości do 1.000.000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.	

			<p>Art. 127.1. Kto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) używa międzynarodowych sygnałów wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie na morzu i wzywa pomocy, 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR, 3) nie przekazuje, zgodnie ustawą, posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny czarterowany bez załogi, 5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień, 6) używa lub udostępnia jacht morski do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9 , nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych, 7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego - podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych. <p>2. Tej samej karze podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) armator, o którym mowa w art. 88 ust. 4, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażających bezpieczeństwu morskemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS; 2) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, który nie dopełni ciążącego na nim obowiązku przekazywania informacji zgodnie z art. 41 ust. 2; 3) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku 	
--	--	--	---	--

			<p>zmierającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku statku o polskiej przynależności, który nie przekazuje kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku;</p> <p>4) dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia oraz prowadzący jacht morski, a także kierownik statku rybackiego o długości do 24 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;</p> <p>5) pilot morski, który w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego;</p> <p>6) podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym, który stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.</p> <p>Art. 128. 1. Kapitan, który:</p> <p>1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych,</p> <p>2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego,</p> <p>3) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku</p>	
--	--	--	---	--

				<p>zgłoszenia statku do inspekcji,</p> <p>4) narusza przepisy dotyczące:</p> <p>a) ruchu statków na morzu terytorialnym,</p> <p>b) zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS,</p> <p>c) obowiązku posiadania przez statek przewożący ziarno luzem dokumentu stanowiącego dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS,</p> <p>5) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,</p> <p>6) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,</p> <p>7) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, wykraczając poza obszar lub strefę przeznaczoną dla żeglugi statku o odpowiedniej klasie</p> <p>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.</p> <p>2. Tej samej karze podlega:</p> <p>1) kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który nie poinformuje niezwłocznie najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby VTS o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskemu;</p> <p>2) kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, jeżeli nie poinformuje armatora o zdarzeniu mającym wpływ na bezpieczeństwo statku oraz zagrażającym bezpieczeństwu morskemu.</p>	
Art. 35	Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 30 czerwca 2012 r. Przegląd obejmuje, między innymi, wypełnienie całkowitego	N			

	<p>wspólnotowego zobowiązania inspekcyjnego określonego w art. 5, zbadanie liczby inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz zgodność z rocznym zobowiązaniem inspekcyjnym każdego państwa członkowskiego i wdrożenie art. 6, 7 i 8.</p> <p>Komisja przekazuje wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz ustala na podstawie przeglądu, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze prawodawstwo w tej dziedzinie.</p>				
Art. 36	<p>1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 31 grudnia 2010 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów niniejszej dyrektywy.</p> <p>Stosują one te przepisy od dnia 1 stycznia 2011 r.</p> <p>2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odesłania do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odesłania i sformułowania tego zapisu.</p> <p>3. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p> <p>4. Ponadto Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich, w szczególności w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu inspekcji we Wspólnocie.</p>	N			

Art. 37	Dyrektywa 95/21/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika XV, traci moc z dniem 1 stycznia 2011 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w części B załącznika XV. Odesłania do uchylonej dyrektywy są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku XVI do niniejszej dyrektywy.	N			
Art. 38	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			
Art. 39	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU⁴⁾

Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 5 pkt 6	<p>6) statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia - należy przez to rozumieć statki używane wyłącznie do:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych, b) ratowania życia na morzu, c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne, d) obsługi oznakowania nawigacyjnego, e) wykonywania ustawowych zadań Służby Celnej, f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów, g) łamania lodów; 	<p>Pojęcie statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia będzie używane zamiast istniejącego w obecnej ustawie pojęcia statku pełniącego specjalną służbę państwową. Zmiana powyższa jest nieodzowna, ponieważ dotychczasowa nazwa jest identyczna z tą, która jest zawarta w art. 5 ustawy Kodeks morski podczas, gdy odmiennie uregulowana jest zawartość merytoryczna definiowanego pojęcia.</p> <p>Do tej grupy statków (SPSP) ustawa stosuje pewne szczególne rozwiązania, np. składu i kwalifikacji załogi.</p>

Art. 5 pkt 8 i 9	<p>8) jacht rekreacyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych inny niż jacht komercyjny;</p> <p>9) jacht komercyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, przeznaczony lub używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, wykorzystywany do prowadzenia działalności, polegającej na:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) odpłatnym czarterowaniu statku wraz z załogą, b) odpłatnym przewozie osób, c) odpłatnych rejsach szkoleniowych, d) odpłatnym czarterowaniu statku bez załogi, e) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, f) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku; 	<p>Mając na względzie uregulowanie spraw żeglarstwa rekreacyjnego oraz komercyjnego niezbędne jest wprowadzenie rozgraniczenia jachtów rekreacyjnych od jachtów komercyjnych oraz wprowadzenie przepisów dotyczących tej grupy statków w zakresie budowy statku, stałych urządzeń i wyposażenia, bezpiecznego uprawiania żeglugi przez te statki oraz kwalifikacji i składu załogi na jachtach komercyjnych.</p>
Art. 6 ust. 1 i 2	<p>1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, ustanawiane w szczególności przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Międzynarodową Organizację Morską (IMO); 2) Międzynarodowe Stowarzyszenie Administracji Systemów Nawigacyjnych i Latarni Morskich (IALA); 3) Międzynarodową Organizację Hydrograficzną (IHO). <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej mając na uwadze upowszechnianie zasad dobrej praktyki morskiej może wydać, w drodze obwieszczenia, informacje o</p>	<p>Należy również umożliwić ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, jeśli zajdzie taka potrzeba, wydanie rozporządzenia w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań międzynarodowych o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczących bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia oraz eksploatacji, mając na uwadze wytyczne wydawane przez organizacje i stowarzyszenia międzynarodowe. Wydane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rozporządzenie wprowadzać będzie, zalecenia w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia oraz eksploatacji publikowane przez organizacje i stowarzyszenia międzynarodowe (m.in. IMO – Międzynarodową Organizację Morską, IALA – Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego, IHO – Międzynarodową Organizację Hydrograficzną). Brak takiej delegacji stanowi niezgodność z kryteriami audytu IMO. Podobna delegacja funkcjonuje w obecnym art. 6 ust. 3, należy jednak rozszerzyć tę możliwość o zakres wskazany powyżej.</p>

	zaleceniach i wytycznych wydawanych przez organizacje międzynarodowe w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji.	
Art. 17	<p>1. Stacje atestacji urządzeń i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych, podlegają, zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, uznawaniu oraz nadzorowi dyrektora urzędu morskiego.</p> <p>2. Uznania dokonuje się, w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej stacji atestacji oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania jest świadectwo uznania.</p> <p>3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu w okresach rocznych.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić kontrole sprawdzające celem stwierdzenia, czy stacja w okresie ważności świadectwa uznania spełnia wymagania, o których mowa w ust. 2.</p> <p>5. Na podstawie negatywnych wyników kontroli dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, cofa uznanie lub odmawia wydania świadectwa uznania.</p> <p>6. Za przeprowadzenie kontroli i wydanie świadectwa uznania pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe warunki i tryb uznawania stacji atestacji,</p>	<p>Nadzór nad stacjami atestacji sprzętu statkowego - obecnie brak jest podstawy prawnej do sprawowania przez organy administracji morskiej nadzoru nad stacjami atestującymi sprzęt statkowy. Prowadzenie nadzoru jest obowiązkiem administracji zgodnie z wymogami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską. W związku z powyższym należy również wprowadzić ustawową delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie warunków uznawania i nadzoru stacji przeprowadzających atestację sprzętu statkowego oraz wydawania im świadectw uznania. Rozporządzenie będzie regulowało również wzór takiego świadectwa.</p>

	<p>2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji,</p> <p>3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji</p> <p>- kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego przeprowadzania atestacji urządzeń i wyposażenia statku, z uwzględnieniem wymagań Konwencji SOLAS.</p>	
Art. 26	<p>1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić, w drodze decyzji, podmiot do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób znajdujących się na tych jachtach.</p> <p>2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinny spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów klasyfikacyjnych w zakresie budowy i stałego wyposażenia tych jachtów.</p> <p>3. Kontrolę nad podmiotami upoważnionymi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>4. Za upoważnienie pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia, a także sposób przeprowadzania kontroli, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach, mając na uwadze rodzaj działalności prowadzonej przez te podmioty.</p>	<p>Ustawa powinna regulować również sposób prowadzenia nadzoru nad osobami fizycznymi lub prawnymi upoważnionymi przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich, kwestie upoważniania i monitorowania osób fizycznych lub prawnych w tym zakresie.</p> <p>Konieczna jest nowa delegacja do rozporządzenia dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w którym określone zostaną kryteria dla uzyskania upoważnienia, szczegółowy sposób prowadzenia nadzoru oraz monitorowania osób fizycznych lub prawnych upoważnionych przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich.</p> <p>Umożliwienie przeprowadzania przeglądów przez takie podmioty pozwoli na sprawniejsze a zarazem odpowiednie przygotowanie jachtów morskich do sezonu żeglarskiego. Takie rozwiązanie było w przeszłości praktykowane, z powodzeniem, dlatego powinno się umożliwić przeprowadzanie takich przeglądów i stworzyć regulację w tym zakresie.</p>

Art. 27	<p>1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, 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. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p>	<p>Przepisy pozwalające na zatrzymanie statku o polskiej przynależności przez polski organ inspekcyjny na ściśle określony czas, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, zatrzymanie takie będzie miało miejsce do czasu usunięcia stwierdzonych niezgodności. Wprowadzenie ww. zapisów ma na celu wypełnienie obowiązków państwa bandery wynikających z Rezolucji IMO (Res. A. 996(25)) - Kodeks wdrażania obowiązkowych instrumentów.</p>
Art. 70	<p>1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia. <p>2. W celu uzyskania dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest odbycie szkolenia, praktyki pływania i zdanie egzaminu przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>3. Szkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze</p>	<p>Uregulowanie kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych (z wyłączeniem jachtów czarterowanych bez załogi) winno znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim poprzez udzielenie delegacji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie kwalifikacji i składu załogi na jachtach komercyjnych mając na uwadze specyfikę uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Rozporządzenie powinno określić:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kryteria, warunki i sposób uznawania ośrodków szkoleniowych oraz warunki i sposób przeprowadzania kontroli i oceny tych ośrodków, - ramowe programy szkoleniowe, wymagania sprzętowe bazy szkoleniowej oraz kwalifikacje kadry nauczającej, - tryb, sposób i terminy przeprowadzania egzaminów i wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych, - kwalifikacje załogi wraz z uprawnieniami oraz wymaganiami niezbędnymi do ich uzyskania, - warunki i sposób prowadzenia bazy danych o wydanych dokumentach kwalifikacyjnych i ich statusie, - warunki i kryteria uznawania kwalifikacji. <p>Dla jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi, wynajmowanych do rejsów</p>

	<p>istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.</p> <p>5. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków, 2) ramowe programy szkoleń, 3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry, 4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, 5) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów - z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów. 	<p>rekreacyjnych przepisy dotyczące kwalifikacji i składu załogi nie ulegną zmianie. Osoby prowadzące takie jachty będą uprawiać żeglugę zgodnie z przepisami kwalifikacyjnymi załóg jachtów określonych przez ministra właściwego ds. sportu (patenty żeglarskie wydawane przez właściwy polski związek sportowy). Stanowią one uprawnienia amatorskie (sportowe), które nie regulują kwestii m. in. przewozu pasażerów lub innych czynności związanych ze specyfiką żeglarstwa zawodowego. Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz osób przebywających na jachtach podczas rejsów komercyjnych z udziałem pasażerów, proponuje się stworzyć prawne regulacje wprowadzające nową grupę kwalifikacji w zakresie kierowania oraz bezpiecznej obsługi jachtów komercyjnych. Rozwijający się światowy rynek żeglarstwa komercyjnego stwarza zapotrzebowanie na osoby o takich kwalifikacjach. W Polsce prowadzone są już szkolenia takiego rodzaju ale brakuje przepisów prawnych, upoważniających do wydawania certyfikatów w imieniu administracji morskiej (polskie szkolenia mają uznanie administracji Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych). Rozporządzenie powinno zawierać również warunki oraz kryteria uznawania kwalifikacji.</p>
<p>Art. 74 ust. 2</p>	<p>2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.), 2) uczelnie inne niż w pkt 1, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni, 3) szkoły ponadgimnazjalne, placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich <p>- uznane w drodze decyzji przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p>	<p>Stworzenie, spośród Morskich Jednostek Edukacyjnych, dodatkowego podziału wyróżniającego akademie morskie w Szczecinie i Gdyni wynika z faktu zakresu nadzoru, w szczególności finansowego, sprawowanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nad tymi dwoma uczelniami zgodnie z przepisami ustawy o szkolnictwie wyższym.</p>

Art. 75 i 76	<p>Art. 75. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; 4) odnowienia ważności uznania. <p>2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.</p> <p>3. Uznania dokonuje się na czas nie dłuższy niż 4 lata.</p> <p>4. Audyty, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot.</p> <p>5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.</p> <p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.</p>	<p>W chwili obecnej bezpośrednią kontrolą i uznaniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w zakresie konwencji STCW, są objęte trzy uczelnie: Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Morska w Gdyni i Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni. Dyrektorzy urzędów morskich kontrolują i uznają pozostałe ośrodki szkoleniowe. Powyższy stan powoduje niejednorodność sposobów prowadzenia kontroli i uznawania, a także z uwagi na lokalny zakres kontroli może generować zarzuty o istnieniu powiązań pomiędzy kontrolującymi a kontrolowanymi. Proponowane przejęcie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej bezpośredniego audytowania MJE wyeliminuje wątpliwości odnośnie systemu kontroli.</p> <p>Jedną z ważniejszych zmian będzie zmiana warunków uznawania, poprzez odejście od kontroli na rzecz audytu. Jednostki edukacyjne mają obowiązek posiadania wdrożonego systemu zarządzania jakością ISO, zgodnie z wymogami Konwencji STCW. Dla pełnej transparentności powinna zostać stworzona lista audytorów mających przygotowanie merytoryczne, wysoki poziom etyczny i kwalifikacje do prowadzenia audytów. Z tej listy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie powoływał skład zespołu audytującego mając na uwadze zakres audytu oraz brak powiązań z jednostką audytowaną. Lista audytorów, o której mowa powyżej powinna zwracać następujące dane: imię i nazwisko, stanowisko służbowe, służbowe dane kontaktowe (nr telefonu, faksu, adres e-mail), zbieranie i przetwarzanie danych osobowych powinno uwzględniać wymogi ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.). Powyższe rozwiązanie ma na względzie wypełnienie zasady adekwatności zbierania danych w stosunku do zamierzonego celu.</p> <p>Kontrola i uznanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej będą realizowane poprzez audyty:</p>

<p>7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu.</p> <p>9. Ograniczenie zakresu uznania, dokonane na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga przeprowadzenia audytu.</p> <p>Art. 76. 1 Audyty, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzają audytorzy wpisani na listę audytorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Listę sporządza się na czas określony.</p> <p>2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wskazuje, spośród osób, umieszczonych na liście audytorów, audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego do przeprowadzenia danego audytu. Audytor wiodący powinien posiadać co najmniej kwalifikacje audytora wewnętrznego systemów zarządzania jakością i minimum 2-letnie doświadczenie w prowadzeniu audytów.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1, 2) warunki i sposób przeprowadzania audytów, 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów <p>- mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. dla uznania MJE, 2. dla rozszerzenia zakresu uznania MJE, 3. dla potwierdzenia uznania MJE, 4. dla odnowienia ważności uznania MJE, 5. dodatkowe. <p>Decyzję o uznaniu MJE minister wydawałby na okres nie dłuższy niż 4 lata (okres ten winien zależeć od okresu zawartego we wniosku organizacji ubiegającej się o uznanie), z zastrzeżeniem, że audyty dla odnowienia ważności uznania MJE przeprowadza się w okresie 3 miesięcy przed upływem ważności istniejącego uznania. Ważność wydanej decyzji o odnowieniu uznania może być przedłużona do 4 lat, licząc od daty upływu ważności ostatniego uznania.</p> <p>MJE są uznawane na podstawie m.in. następujących kryteriów: zgodności uznawanego kursu, kierunku z wymaganiami programowymi opisanymi w Konwencji STCW, zgodności z postanowieniami Dyrektywy nr 2008/106/WE i rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowania wyższych szkół morskich i ośrodków szkoleniowych, posiadaniem przez ośrodek odpowiedniej kadry i wyposażenia, nadzoru procesu szkolenia.</p> <p>Audyty dla potwierdzenia uznania MJE będą obowiązkowe, jeżeli proces szkolenia w jednostce trwa poniżej 4 lat i przeprowadza się je, w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w połowie okresu ważności uznania, jeżeli proces szkolenia trwa 2 lata i dłużej, 2. corocznie, jeżeli proces szkolenia trwa poniżej 2 lat, za wyjątkiem roku, w którym następuje odnowienie uznania. <p>Audyty dodatkowe będą przeprowadzane na zlecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Audyty dla rozszerzenia zakresu uznania prowadzone będą na wniosek MJE. Za wszystkie audyty, z wyjątkiem audytów dodatkowych, będzie pobierana opłata w wysokości określonej w załączniku do ustawy.</p> <p>Decyzję o uznaniu MJE, rozszerzeniu lub ograniczeniu uznania, odnowieniu uznania, zawieszeniu lub cofnięciu uznania będzie podejmował minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek zespołu audytującego po przeprowadzonym audycie. Uznanie oraz rozszerzenie i odnowienie uznania będzie możliwe jedynie po audycie przeprowadzonym na wniosek MJE.</p> <p>Ograniczenie uznania może nastąpić na wniosek MJE (np. zaprzestanie niektórych szkoleń) lub na wniosek zespołu audytującego, który podczas audytu stwierdzi, że MJE nie spełnia</p>
---	---

	<p>przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.</p>	<p>wymagań (programowych, kadrowych lub wyposażeniowych) do realizacji określonego szkolenia czy też szkoleń, a MJE nie jest zainteresowana przywróceniem wymaganego przepisami stanu.</p> <p>Zawieszenie uznania następuje na wniosek zespołu audytującego, który podczas audytu stwierdzi, że istniejąca sytuacja generuje wystąpienie dużej niezgodności, rozumianej jako brak wymaganych przepisami międzynarodowymi lub krajowymi: programów nauczania, kwalifikacji kadry, wyposażenia, nadzorowania procesu szkoleniowego. Uchylenie decyzji o zawieszeniu uznania nastąpi po wykonaniu przez MJE działań korygujących i ew. przeprowadzeniu dodatkowego audytu na koszt MJE.</p> <p>Cofnięcie uznania nastąpi w przypadku nie przeprowadzenia w określonym terminie audytu dla potwierdzenia uznania lub, z powodu uniemożliwienia przez MJE przeprowadzenia audytu dodatkowego (bez zaistnienia ważnych przyczyn). Ponadto w sytuacji, kiedy zespół audytujący, w trakcie audytu ujawni, że istniejąca sytuacja generuje wystąpienie dużej niezgodności, rozumianej jako brak wymaganych przepisami międzynarodowymi lub krajowymi: programów nauczania, kwalifikacji kadry, wyposażenia, nadzorowania procesu szkoleniowego. MJE po usunięciu wszystkich niezgodności powinno dla uzyskania uznania rozpocząć procedurę identyczną jak w przypadku nowego podmiotu ubiegającego się o uznanie ministra właściwego do spraw gosp. morskiej.</p> <p>Audytora wiodącego oraz audytorów wchodzących w skład zespołu audytującego będzie powoływał minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród ekspertów umieszczonych na liście audytorów. Audytor wiodący powinien posiadać, co najmniej kwalifikacje audytora. Brak przeprowadzenia w określonym terminie audytu dla potwierdzenia uznania lub, bez zaistnienia ważnych przyczyn, uniemożliwienie przez MJE przeprowadzenia audytu dodatkowego oznaczać będzie cofnięcie uznania ze skutkiem natychmiastowym.</p>
Art. 77	<p>Art. 77. 1. W celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy się Komisję, podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>2. Przewodniczącego Komisji oraz jego dwóch zastępców powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW oraz doświadczenie w pracy na statkach morskich.</p> <p>3. Egzaminy mogą być przeprowadzone przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się</p>	<p>W chwili obecnej działają trzy niezależne komisje egzaminacyjne na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim – Art. 19 ust. 8. Występują znaczące różnice w sposobach i poziomie oceny wiedzy i umiejętności zdających egzaminy osób. Z powodu tych różnic można zaobserwować zjawisko migracji zdających pomiędzy urzędami, zwłaszcza po niezdanym egzaminie. Rozwiązaniem jest stworzenie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej na wzór istniejących w resorcie infrastruktury. Pozwoli to na ujednoczenie działania komisji i dobór członków zespołów egzaminujących z listy egzaminatorów w sposób zapewniający maksymalną obiektywność i efektywność egzaminów. Lista egzaminatorów, o której mowa powyżej powinna zawierać następujące dane: imię i nazwisko, stanowisko służbowe, służbowe dane kontaktowe (nr telefonu, faksu, adres e-mail), zbieranie i przetwarzanie danych osobowych powinno uwzględniać wymogi ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz.926, z</p>

<p>osoby posiadające wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW z określonego przedmiotu objętego egzaminem oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz wykaz przedmiotów, do egzaminowania z których jest uprawniony.</p> <p>4. Egzamin przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego wskazuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego, za udział w przeprowadzeniu egzaminu, przysługują wynagrodzenie.</p> <p>5. Za przeprowadzenie egzaminu pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.</p> <p>6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód budżetu państwa.</p> <p>7. Komisja podaje do publicznej wiadomości terminy egzaminów zamieszczając je na swojej stronie internetowej.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej organizację, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.</p> <p>9. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia właściwego poziomu wykształcenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, a także tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.</p>	<p>późn. zm.). Powyższe rozwiązanie ma na względzie wypełnienie zasady adekwatności zbierana danych w stosunku do zamierzonego celu.</p> <p>Przewodniczący i dwaj Zastępcy będą powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Zespół egzaminacyjny będzie powoływany przez Przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej lub jego Zastępcę.</p> <p>Terminy egzaminów będą podawane do publicznej wiadomości przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną poprzez zamieszczenie informacji na jej stronie internetowej.</p> <p>Lista egzaminatorów będzie zatwierdzana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Jak dotychczas za egzamin będzie pobierana opłata zgodna z Załącznikiem do ustawy.</p> <p>Sposób i warunki przeprowadzania egzaminów zostaną precyzyjnie określone w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, biorąc pod uwagę aspekty oceny umiejętności, czyli przeprowadzania ich z wykorzystaniem symulatorów i laboratoriów.</p>
---	---

Art. 80 ust. 4	4. Na wniosek Komendanta Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatora statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia dla statków tych służb, właściwy dyrektor urzędu morskigo, w drodze decyzji, może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, członków załóg tych statków, mając na uwadze bezpieczeństwo statku, osób na nich przebywających oraz specyfikę funkcjonowania danej służby.	Przedmiotowy zapis umożliwi prawidłowe funkcjonowanie wielu służb, które nie posiadają pracowników z kwalifikacjami wymaganymi przepisami o kwalifikacjach członków załóg statków morskich. Dotyczy to m.in. obsad łodzi ratowniczych, służby SAR, straży miejskich, Służby Celnej itp. Powyższe działanie nie wpłynie na obniżenie standardu bezpieczeństwa żeglugi.
Art. 78	1. Wymagane przepisami międzynarodowymi szkolenia osób innych niż marynarze mogą odbywać się w morskich jednostkach edukacyjnych. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie szkoleń dla pracowników sektora gospodarki morskiej, innych niż marynarze, może określić, w drodze rozporządzenia, ramowe programy tych szkoleń, oraz wzory dokumentów potwierdzających szkolenie.	W związku z koniecznością wprowadzenia do polskiego porządku prawnego szkoleń dla pracowników sektora gospodarki morskiej niebędących marynarzami, celowym jest wprowadzenie delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydawania rozporządzenia w sprawie ramowych programów szkoleń, kryteriów uznawania ośrodków prowadzących takie szkolenia oraz wzory dokumentów potwierdzających przeszkolenie, mając na uwadze następujące obowiązujące przepisy międzynarodowe: - Międzynarodowej Konwencji o Kontroli Szkodliwych Systemów Przeciwpornostowych (Konwencja AFS) – szkolenie dla pracowników administracji, armatora, portu w zakresie identyfikacji i odpowiedniego użycia powłok malarskich dla kadłubów statków, - Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych (Kodeks IMDG) – szkolenie dla pracowników szeroko rozumianego transportu, w tym drogowego i kolejowego, osób przygotowujących towar do przewozu morskiego.
Art. 96 ust. 1	1. W czasie żeglugi w warunkach lodowych kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i wykorzystania wszystkich dostępnych środków, w tym możliwości technicznych statku do manewrowania w takich warunkach, oraz informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskigo wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich. 2. Dyrektor urzędu morskigo informuje kapitana statku znajdującego się w obszarze zalodzenia lub zamierzającego wejść lub wyjść z portu, o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i asyście lodołamaczy w tym obszarze. 3. Nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom potrzebującym pomocy, dyrektor urzędu morskigo może żądać, aby statki znajdujące się w obszarze zalodzenia i zamierzające wejść lub wyjść z portu udokumentowały, że	Potrzeba wprowadzenia regulacji dotyczącej akcji przeciwlodowych wynika z faktu, iż dawne rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie akcji przeciwlodowej na wodach morskich (Dz. U. Nr 61, poz. 673) utraciło moc prawną z powodu uchylecia podstawy prawnej do wydania tego rozporządzenia. Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim wyłączyła z ustawy Kodeks morski postanowienia dotyczące bezpieczeństwa morskiego. Dlatego w świetle braku przepisów przy aktualnym stanie prawnym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na podstawie art. 34a ustawy o Radzie Ministrów, wydawał co roku „Wytyczne w sprawie akcji przeciwlodowej na wodach morskich”, które były wiążące dla jednostek podległych. Należy zatem wypełnić istniejącą lukę prawną, przez wprowadzenie do ustawy o bezpieczeństwie morskim delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do uchwalenia rozporządzenia w sprawie akcji przeciwlodowych.

	<p>spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości kadłuba i mocy maszyn odpowiadające sytuacji lodowej w tym obszarze.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskiego we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami jest obowiązany do przeprowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich, w tym zakres informacji i wytycznych wydawanych kapitanowi statku przez dyrektora urzędu morskiego w ramach tej akcji, kierując się koniecznością przeciwdziałania możliwości wystąpienia powodzi w ujściach rzek, nad którymi położone są porty oraz mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa statków i życia osób na nich się znajdujących oraz względy ochrony środowiska morskiego.</p>	
Art. 110	<p>1. Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określonych na podstawie ust. 3.</p> <p>2. Zabrania się używania jachtu morskiego do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, który nie spełnia wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych.</p> <p>3. Jachty komercyjne inne niż jachty komercyjne czarterowane bez załogi, przewożące pasażerów powinny obowiązkowo posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających.</p>	<p>W celu zapewnienia bezpieczeństwa jachtów morskich znajdujących się na akwenach morskich oraz osób znajdujących się na ich pokładzie niezbędne jest wprowadzenie przepisów dotyczących tej grupy statków w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia (m.in. środki ratunkowe i sygnalizacyjne, nawigacyjne, urządzenia radiokomunikacyjne, przeciwpożarowe, sprzęt dodatkowy). Istnieje potrzeba wprowadzenia w ustawie warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich na wodach śródlądowych oraz jachtów śródlądowych na wodach morskich. Konieczne jest wprowadzenie delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie na wodach śródlądowych oraz jachtów śródlądowych na wodach morskich. Rozporządzenie będzie regulowało sposób uprawiania żeglugi przez jachty morskie na wodach śródlądowych oraz jachty śródlądowe na wodach morskich.</p>

Art. 125	<p>Art. 125. 1. W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu tworzy się Morską Służbę Asysty Telemedycznej.</p> <p>2. Zadania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej, 2) szczegółowy zakres zadań Morskiej Służby Asysty Telemedycznej związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową, 3) sposób ustalania procedur łączności i przekazywania informacji pomiędzy Morską Służbą Asysty Telemedycznej, a innymi podmiotami uczestniczącymi w udzielaniu pomocy na morzu <p>- kierując się koniecznością usprawnienia udzielania porad medycznych i podniesienia poziomu ochrony zdrowia osób przebywających na statkach.</p>	<p>Utworzenie oraz określenie zasad funkcjonowania służby morskiej asysty telemedycznej</p> <p>Wprowadzenie ww. zapisu celu pozwoli na wypełnienie obowiązków Polski wynikających z konwencji SOLAS.</p>
art. 18-32	<p>Art. 18. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań, o których mowa w art. 11, oraz wymagań Kodeksu ISM, statek podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i</p>	<p>Zapisy rozdziału 3 dotyczące inspekcji państwa bandery (art. 18-32) zostały wprowadzone dla jasnego podziału inspekcji bandery oraz audytów ISM, tak aby korespondowały z inspekcją państwa portu.</p>

<p>administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.¹⁾).</p> <p>2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania, a także rodzaje i wzory dokumentów jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.</p> <p>4. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Marynarki Wojennej, rodzaje przeglądów i inspekcji, oraz tryb ich dokonywania, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.</p> <p>5. Organy inspekcyjne mogą powierzyć przeprowadzenie określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji.</p> <p>6. Organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2, mogą zwrócić się do organu inspekcyjnego innego państwa o przeprowadzenie inspekcji państwa bandery i wydanie odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat został wydany.</p> <p>7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery.</p> <p>8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie oraz wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków.</p> <p>9. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem</p>	
---	--

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159.

dokumentu identyfikacyjnego.

10. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje również osobie wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora oraz tej osoby, a także potrzebą określenia jednolitego wzoru tego dokumentu.

Art. 19. 1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:

- 1) zgłosić statek do inspekcji państwa bandery;
- 2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej;
- 3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji państwa bandery, przedłożyć żądane dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;
- 4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji państwa bandery.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, zalicza się do kosztów eksploatacji statku.

3. Inspekcję państwa bandery przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 20. 1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:

- 1) wstępnej - przeprowadzanej przed wpisaniem statku do polskiego rejestru okrętowego lub w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;
 - 2) rocznej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie;
 - 3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu;
 - 4) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed utratą jego ważności i nie później niż w dniu utraty ważności tego certyfikatu;
 - 5) doraźnej – przeprowadzanej 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 przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty.
2. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również:
- 1) po zatrzymaniu statku – w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania;
 - 2) przed wyjściem statku z polskiego portu, dla statku:
 - a) okazjonalnie wychodzącego w podróż międzynarodowe, lub który będzie poddany inspekcji państwa portu w następnym porcie zgodnie ze wskazaniem w systemie THETIS,
 - b) o profilu wysokiego ryzyka;
 - 3) w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej;
 - 4) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w

- świadczenie wolnej burty;
5) z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

Art. 21. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie, czy wyposażenie statku:

- 1) odpowiada dokumentom w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim;
- 2) posiada znak zgodności lub
- 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.

2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie statku spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.

3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie statku może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935 oraz z 2010 r. Nr 107, poz. 679 i Nr 114, poz. 760).

4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.

Art. 22. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega audytowi:

- 1) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności oraz certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentów tymczasowych;
- 2) rocznemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia

ważności dokumentu zgodności;

- 3) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem;
- 4) odnowieniowemu - przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem ich ważności;
- 5) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami.

Art. 23. 1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty, określone na podstawie ust. 4. W certyfikatach ustala się okres ich ważności.

2. Organ inspekcyjny pobiera opłatę za:

- 1) przeprowadzenie inspekcji lub audytu,
- 2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego

- w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, wykonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych

oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.

Art. 24. Jeżeli po przeprowadzeniu jednej z inspekcji, o których mowa w art. 20, zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku objętego inspekcją, statek ten nie może być użyty w żegludze bez poddania go ponownie odpowiedniej inspekcji.

Art. 25. 1. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 i art. 24, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.

2. Nadzór techniczny organizacji sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.

3. Potwierdzeniem dokonania przeglądu, o którym mowa w ust. 1, jest ważne świadectwo klasy statku.

4. Inspekcje, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i art. 24, powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić, w drodze decyzji, podmiot do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób znajdujących się na tych jachtach.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz zapewnić, aby osoby dokonujące przeglądów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów klasyfikacyjnych w zakresie budowy i stałego wyposażenia

tych jachtów.

3. Kontrolę nad podmiotami upoważnionymi sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

4. Za upoważnienie pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia, a także sposób przeprowadzania kontroli, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach oraz mając na uwadze rodzaj działalności prowadzonej przez te podmioty.

Art. 27. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek, zabrania użycia statku lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, 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. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 28. 1. W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:

1) uzyskuje informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte;

2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza inspekcję wstępną weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.

2. Na żądanie dyrektora urzędu morskiego armator statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany dostarczyć posiadane informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności, przed wpisem statku do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisaniu statku do rejestru.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do rejestru.

Art. 29. W przypadku zmiany przynależności statku z polskiej na obcą, jeżeli państwo, którego banderę będzie statek podnosił wystąpi o informacje dotyczące tego statku, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku przekaze temu państwu szczegółowe informacje na temat stanu bezpieczeństwa statku, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych uchybień, które nie zostały usunięte.

Art. 30. 1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu:

- 1) kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie przekazać informację o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskigo właściwemu dla portu macierzystego statku;
- 2) armator statku jest obowiązany dostosować statek do wymagań umów międzynarodowych, w szczególności w zakresie stwierdzonych uchybień;
- 3) właściwy dyrektor urzędu morskigo nadzoruje dostosowanie statku do wymagań umów międzynarodowych.

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

1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu,

2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków,

3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskigo nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych

- kierując się koniecznością przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach.

Art. 31. Do statków o polskiej przynależności stosuje się odpowiednio przepisy art. 55 i 56.

Art. 32. 1. W przypadku, kiedy Rzeczpospolita Polska zostanie wpisana na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na

<p>szarą listę Memorandum Paryskiego, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w terminie 4 miesięcy od dnia opublikowania tych list, sporządzi i przekaże Komisji Europejskiej sprawozdanie zawierające analizę głównych przyczyn zaistniałej sytuacji i informację o podjętych działaniach.</p> <p>2. Listy, o których mowa w ust. 1, oraz lista biała publikowane są co roku w ramach sprawozdania Memorandum Paryskiego, które zawiera klasyfikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich trzech lat.</p>	
--	--

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

07/12rch



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 07 lipca 2011 r.

DPUE - 920 - 551-10/11/ar/8

SM-1433

dot.: RM -10-105-11 z dn. 01.07.2011 r.

**Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów**

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o bezpieczeństwie morskim, wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU

Jan Borkowski

Do wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury