



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-69-11

**Druk nr 454**  
Warszawa, 28 maja 2012 r.

Pani  
Ewa Kopacz  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

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

**- o Państwowej Komisji Badania  
Wypadków Morskich 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 Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

## U S T A W A

z dnia

o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich<sup>1), 2)</sup>

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa reguluje organizację i działanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego.

2. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Art. 2. 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) wypadku morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:
  - a) śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka  
lub
  - b) zaginięcia człowieka przebywającego na statku, lub
  - c) zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, lub
  - d) uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw, lub

- e) wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenia uszkodzenia kadłuba, lub
  - f) wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób, lub
  - g) wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody  
– z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;
- 2) bardzo poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach;
- 3) poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski inny niż określony w pkt 2, którego skutkiem jest:
- a) unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba – powodujące, że statek nie odpowiada wymogom określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży lub

- b) wyrządzenie szkody w środowisku, innej niż szkoda, o której mowa w pkt 2, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem środowiska, lub
  - c) awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z lądu;
- 4) incydencie morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż określone w pkt 1 – 3, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku, osób na nim przebywających lub środowisko, z tym że incydem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;
  - 5) kodeksie badania wypadków – należy przez to rozumieć Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)<sup>3)</sup>;
  - 6) rejestratorze VDR lub S-VDR – należy przez to rozumieć zespół urządzeń służących do rejestracji danych z przebiegu podróży statku, w tym czasu, pozycji, prędkości, kursu oraz rejestrujących głos na mostku nawigacyjnym, spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
  - 7) bazie danych EMCIP – należy przez to rozumieć elektroniczną bazę danych o nazwie Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), w której są gromadzone i przechowywane informacje dotyczące wypadków i incydentów morskich;
  - 8) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć statek, określony w Prawidle 1 Rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,

sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. 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 Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS), przewożący więcej niż 12 pasażerów.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o statku, statku rybackim, promie pasażerskim typu ro-ro, jachcie rekreacyjnym, uznanej organizacji, umowach międzynarodowych, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie trzecim, należy przez to rozumieć statek, statek rybacki, prom pasażerski typu ro-ro, jacht rekreacyjny, uznaną organizację, umowy międzynarodowe, państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie, w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).

## Rozdział 2

### Organizacja Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Art. 3. 1. Komisja jest organem stałym i niezależnym.

2. Komisja działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej.

3. W skład Komisji wchodzi pięciu członków, w tym: przewodniczący, zastępca przewodniczącego i sekretarz.

4. Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami i reprezentuje Komisję na zewnątrz.

5. Przewodniczącego Komisji wyznacza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na okres 5 lat.

6. Pozostałych członków Komisji wyznacza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na okres 5 lat, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa wyznaczenie członkowi Komisji w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 4 i 6.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może cofnąć wyznaczenie członkowi Komisji na wniosek:

- 1) Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów;
- 2) przewodniczącego Komisji.

9. Komisja jest uprawniona do dostępu do informacji zawartych w bazie danych EMCIP, o czym powiadamia Komisję Europejską.

Art. 4. 1. Członkiem Komisji może być osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa popełnione umyślnie;
- 4) posiada wykształcenie wyższe na poziomie drugiego stopnia, w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.<sup>4)</sup>), w co najmniej jednej z następujących dziedzin nauk: technicznych, matematycznych, fizycznych, chemicznych, ekonomicznych, humanistycznych lub prawnych;
- 5) posiada wiedzę z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego;
- 6) posiada co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie:
  - a) nawigacji morskiej lub
  - b) eksploatacji handlowej statku, lub
  - c) eksploatacji siłowni okrętowych, lub
  - d) eksploatacji statków rybackich, lub
  - e) budowy i konstrukcji statków morskich, lub

- f) statkowych instalacji elektrycznych i automatyki, lub
- g) ratownictwa chemicznego i walki z pożarami, lub
- h) prawa morskiego.

2. Przewodniczącym Komisji może być osoba spełniająca warunki, o których mowa w ust. 1, oraz posiadająca co najmniej piętnastoletnie doświadczenie w pracy w gospodarce morskiej, w tym co najmniej 10 lat pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej 5 lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania, o którym mowa w 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).

Art. 5. 1. Członkostwo w Komisji wygasa z upływem okresu wyznaczenia, chwilą śmierci, zaprzestania spełniania wymagań określonych w art. 4 ust. 1, cofnięcia wyznaczenia na podstawie art. 3 ust. 7 i 8, lub chwilą przyjęcia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rezygnacji.

2. Wygaśnięcie członkostwa w Komisji spowodowane upływem okresu wyznaczenia, zaprzestaniem spełniania wymagań określonych w art. 4 ust. 1, cofnięciem wyznaczenia na podstawie art. 3 ust. 7 i 8, lub przyjęciem przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rezygnacji, jest równoznaczne z rozwiązaniem stosunku pracy bez wypowiedzenia.

Art. 6. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.<sup>5)</sup>), zwaną dalej „Kodeksem pracy”, z zastrzeżeniem przypadków określonych w niniejszej ustawie. Z dniem wyznaczenia z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

Art. 7. Do członków Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21 – 24, 26 i 28 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.<sup>6)</sup>).

Art. 8. 1. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie może przekraczać 6 miesięcy.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany z tygodniowym wyprzedzeniem, a w razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego – na bieżąco.

4. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin. Pozostały czas odpoczynku, stanowiący różnicę między przysługującą członkowi Komisji liczbą godzin odpoczynku, o którym mowa w art. 132 Kodeksu pracy, a liczbą godzin udzielonego odpoczynku, udziela się członkowi Komisji po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, nie później jednak niż w ciągu 7 dni.

6. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego, odpoczynku, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, udziela się bezpośrednio po ustaniu przyczyn powodujących konieczność wykonywania pracy w dniu wolnym od pracy, nie później jednak niż w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje w gotowości do podjęcia czynności badawczych poza normalnymi godzinami pracy (dyżur telefoniczny), w wymiarze nieprzekraczającym 160 godzin na miesiąc. Czasu dyżuru telefonicznego nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru członek Komisji nie wykonywał pracy. Dyżur telefoniczny może być pełniony w czasie odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i 133 Kodeksu pracy. Za czas dyżuru telefonicznego przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pełnienia dyżuru pomnożonej przez 30% stawki godzinowej, wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

Art. 9. 1. Członek Komisji jest obowiązany do podjęcia czynności badawczych niezwłocznie po powiadomieniu o konieczności przystąpienia do tych czynności.



2. Czas dojazdu na miejsce prowadzenia czynności badawczych, liczony od chwili powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do tych czynności, do chwili przybycia na to miejsce, a także czas powrotu do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

3. Przewodniczący Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji, określając okres tego oddelegowania.

Art. 10. 1. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeby, eksperci wyznaczeni przez przewodniczącego Komisji.

2. Ekspertem może być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego.

3. Ekspertom za udział w pracach Komisji, w tym za wykonanie ekspertyzy, przysługuje ustalone w umowie cywilnoprawnej wynagrodzenie, którego wysokość uzależnia się od charakteru prowadzonego badania i jego złożoności.

4. Przewodniczący Komisji może zlecić wykonanie ekspertyz, badań lub analiz niezbędnych do prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego, innym podmiotom niż eksperci.

Art. 11. Członek Komisji lub ekspert biorący udział w pracach Komisji nie może w postępowaniu przed sądem albo innym organem:

- 1) występować w charakterze biegłego,
- 2) będąc powołany w charakterze świadka – udzielać informacji mogących doprowadzić do ustalenia odpowiedzialności lub winy – w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję, w których członek Komisji lub ekspert brał udział.

Art. 12. 1. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji i jej obsługę.

w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów biorących udział w pracach Komisji oraz na wyposażenie techniczne, koszty szkoleń, publikacji materiałów Komisji, prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji ekspertyz, badań i analiz.

3. Przewodniczący Komisji w sprawach finansowych działa w ramach upoważnień otrzymanych od ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 13. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, siedzibę Komisji oraz regulamin jej działania, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań oraz uzgodnione w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zalecane metody postępowania dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku lub incydentu morskiego, wiążące Rzeczpospolitą Polską.

Art. 14. 1. Komisja bierze udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy powołanego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. przyjmującym reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 177 z 06.07.2011, str. 18).

2. Komisja wyznacza członka Komisji, który reprezentuje ją w pracach zespołu do spraw stałej współpracy.

3. Komisja biorąc udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy uzgadnia z organami powołanymi do prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich Unii Europejskiej najlepsze warunki współpracy w celu:

- 1) umożliwienia organom prowadzącym badania wspólnego korzystania z instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statków oraz innych obiektów mających znaczenie dla prowadzonego badania, łącznie

- z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych;
- 2) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy specjalistycznej koniecznej do wykonania poszczególnych zadań z zakresu badania wypadków i incydentów morskich;
  - 3) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku lub incydencie morskim oraz przygotowania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie Unii Europejskiej;
  - 4) przygotowania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43, oraz przystosowania metod badania wypadków i incydentów morskich do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;
  - 5) odpowiedniego korzystania z wczesnego alertu, o którym mowa w art. 42;
  - 6) ustalenia metod udostępniania dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w art. 32 ust. 1, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw trzecich dotyczących ograniczonego dostępu do tych danych;
  - 7) organizowania, w miarę potrzeb, odpowiednich szkoleń dla osób prowadzących badania wypadków i incydentów morskich;
  - 8) wspierania współpracy w zakresie badania wypadków lub incydentów morskich z odpowiednimi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi badającymi takie wypadki lub incydenty morskie;
  - 9) zapewnienia organom prowadzącym badanie niezbędnych informacji.

## Rozdział 3

### Badanie wypadków i incydentów morskich

Art. 15. 1. Komisja bada wypadki i incydenty morskie:

- 1) w których uczestniczył:
  - a) statek o polskiej przynależności,
  - b) statek o obcej przynależności, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym,
  - c) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) w stosunku do których Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym w rozumieniu art. 21 ust. 3.

2. Komisja nie bada wypadków i incydentów morskich:

- 1) w których uczestniczyły wyłącznie:
  - a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji,
  - b) statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji,
  - c) statki żeglugi śródlądowej, jeśli wypadek lub incydent miał miejsce na wodach śródlądowych, określonych na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145);
- 2) w których uczestniczyły wyłącznie:
  - a) inne, niż określone w pkt 1 lit. a, statki pełniące wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych,

- b) statki rybackie o długości całkowitej do 15 m,
  - c) jachty rekreacyjne
  - z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;
- 3) na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.

Art. 16. 1. Komisja nie rozstrzyga o winie lub o odpowiedzialności.

2. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

3. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów.

4. Komisja prowadzi badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Komisję.

Art. 17. 1. Celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

2. Badanie obejmuje zbieranie i analizowanie dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu morskiego, a także gdy jest to wskazane, przygotowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1.

3. Czynności badawcze, w ramach badania, prowadzi zespół wyznaczony przez przewodniczącego Komisji, składający się z członków Komisji oraz, w razie potrzeby, z ekspertów biorących udział w pracach Komisji.

4. Zespół prowadzący czynności badawcze składa się co najmniej z dwóch osób, w tym co najmniej jednego członka Komisji.

Art. 18. 1. W pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, nie może brać udziału członek Komisji lub ekspert, który podlega wyłączeniu. Do wyłączenia stosuje się odpowiednio przepis art. 24 ustawy z dnia

14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.<sup>7)</sup>).

2. Członka Komisji lub eksperta, który podlega wyłączeniu z prac Komisji, w tym z prac zespołu prowadzącego czynności badawcze, wyłącza przewodniczący Komisji. Przewodniczącego Komisji wyłącza Komisja.

3. W przypadku gdy przewodniczący Komisji, w trakcie badania, powziął wiadomość, że w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, brał udział członek Komisji lub ekspert podlegający wyłączeniu, przewodniczący Komisji:

- 1) zarządza weryfikację czynności przeprowadzonych przy udziale tego członka Komisji lub eksperta;
- 2) wyznacza do prac zespołu innego członka Komisji lub eksperta.

4. Jeżeli w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 3 pkt 1, przewodniczący Komisji powziął wątpliwości co do bezstronności członka Komisji lub eksperta, który brał udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze:

- 1) składa do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wniosek o cofnięcie wyznaczenia członkowi Komisji;
- 2) cofa wyznaczenie ekspertowi.

5. W przypadku gdy przewodniczący Komisji, po zakończeniu badania lub po ogłoszeniu raportu, powziął wiadomość, że w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, brał udział członek Komisji lub ekspert podlegający wyłączeniu, przewodniczący Komisji zarządza weryfikację czynności przeprowadzonych przy udziale tego członka Komisji lub eksperta.

6. Jeżeli w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 5, przewodniczący Komisji powziął wątpliwości co do bezstronności członka Komisji lub eksperta, który brał udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, zarządza przeprowadzenie ponownego badania oraz:

- 1) składa do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wniosek o cofnięcie wyznaczenia członkowi Komisji;
- 2) cofa wyznaczenie ekspertowi.

Art. 19. 1. Komisja ustala, niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim, czy doszło do wypadku lub incydentu morskiego.

2. Komisja przystępuje do badania wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

3. Badanie wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego przestoju statku w porcie.

4. W wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nieprzekraczający 24 godzin.

5. O zatrzymaniu statku w porcie Komisja informuje niezwłocznie kapitana portu, właściwego dla miejsca zatrzymania statku.

6. Od decyzji o zatrzymaniu statku w porcie przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 20. 1. Komisja bada każdy bardzo poważny wypadek i poważny wypadek.

2. Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia poważnego wypadku Komisja może rozstrzygnąć o odstąpieniu od prowadzonego badania.

3. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż wypadek, o którym mowa w ust. 1, lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzyga o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.

4. Przy podejmowaniu rozstrzygnięcia, o którym mowa w ust. 2 i 3, Komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

5. Przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską o każdym wypadku lub incydencie morskim oraz o odstąpieniu od badania wypadku lub incydentu morskiego, o którym mowa w ust. 2 i 3, umieszczając informacje na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.

Art. 21. 1. Komisja prowadzi badanie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie.

2. Komisja może:

- 1) przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu niż Rzeczpospolita Polska państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim;
- 2) dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim;
- 3) dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim.

3. Za państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim, zwane dalej „istotnie zainteresowanym państwem”, uznaje się państwo:

- 1) bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim lub
- 2) nadbrzeżne, na którego morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym doszło do wypadku lub incydentu morskiego, lub
- 3) którego środowisko naturalne, w tym wody i terytorium, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało szkody w znacznych rozmiarach w wyniku wypadku morskiego, lub
- 4) które, w odniesieniu do sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało w wyniku wypadku lub incydentu morskiego szkody lub było zagrożone niebezpieczeństwem wyrządzenia szkody, lub
- 5) którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, lub
- 6) dysponujące istotnymi informacjami, które Komisja uznała za użyteczne w badaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, lub



- 7) które z innych powodów ma interes w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, uznany za istotny przez Komisję.

Art. 22. 1. Komisja może przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanemu państwu (państwo kierujące badaniem) po uzgodnieniu z organem właściwym w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich tego państwa, że przejmie ono odpowiedzialność za kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego i będzie prowadzić badanie zgodnie z kodeksem badania wypadków.

2. Do czasu uzgodnienia, które państwo ma być państwem kierującym badaniem, Komisja jest odpowiedzialna za prowadzenie badania wypadku lub incydentu morskiego i prowadzi je samodzielnie.

Art. 23. 1. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo po złożeniu przez odpowiedni organ tego państwa do przewodniczącego Komisji pisemnego wniosku o dopuszczenie do udziału w badaniu. Dopuszczenie może nastąpić po podjęciu badania przez Komisję.

2. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej po uzgodnieniu zakresu i sposobu prowadzenia badania, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przedstawicielowi tego państwa takiego samego prawa do wysłuchania osób i dostępu do dowodów, jaki mają członkowie Komisji.

3. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego istotnie zainteresowane państwo trzecie, po zawarciu z organem właściwym w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich tego państwa porozumienia, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.

Art. 24. 1. Jeżeli badanie wypadku lub incydentu morskiego, w stosunku do którego Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym, podjął organ

właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa, Komisja, z uwzględnieniem art. 15, rozstrzyga o dołączeniu do tego badania.

2. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego, prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Komisja uzgadnia z tym organem zakres i sposób prowadzenia badania.

3. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanego państwa trzeciego, Komisja zawiera z tym organem porozumienie, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.

Art. 25. 1. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego dobro prowadzonego badania Komisja prowadzi własne badanie wypadku lub incydentu morskiego, pomimo prowadzenia badania przez inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej (badanie równoległe).

2. O powodach podjęcia badania równoległego przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską.

3. W przypadku prowadzenia badania równoległego Komisja powstrzymuje się od stosowania środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwiać lub opóźniać prowadzenie badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, oraz współpracuje z państwem, o którym mowa w ust. 1, w szczególności poprzez wymianę informacji zebranych w trakcie prowadzonych badań, w celu osiągnięcia, o ile to możliwe, jednakowych wyników.

Art. 26. 1. W badaniu wypadku lub incydentu morskiego Komisja posługuje się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich

opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 328 z 10.12.2011, str. 36).

2. Komisja może, w szczególnym przypadku, odstąpić od metodologii, o której mowa w ust. 1, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania. Odstąpienie od przyjętej metodologii wymaga zgody przewodniczącego Komisji.

Art. 27. 1. Przewodniczący Komisji może zwrócić się do organu innego państwa o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji.

2. W przypadku, gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, uczestniczącego w prowadzonym przez Komisję badaniu wypadku lub incydentu morskiego, przewodniczący Komisji może zwrócić się do tego organu o przeprowadzenie tych czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.

3. W przypadku, gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które nie uczestniczy w prowadzonym przez Komisję badaniu wypadku lub incydentu morskiego, lub organ państwa trzeciego, przewodniczący Komisji uzgadnia koszty związane z przeprowadzeniem tych czynności.

Art. 28. 1. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska jest istotnie zainteresowanym państwem, Komisja przeprowadza te czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.

2. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska nie jest istotnie zainteresowanym państwem, lub przez organ

państwa trzeciego, Komisja przeprowadza te czynności po uzgodnieniu przez przewodniczącego Komisji z tym organem kosztów związanych z przeprowadzeniem tych czynności.

Art. 29. 1. Członkowie Komisji są uprawnieni do:

- 1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego;
- 2) dostępu do statku, jego wraku, wyposażenia, ładunku oraz ich szczątków;
- 3) udziału w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy;
- 4) wystąpienia z wnioskiem do przewodniczącego Komisji o wykonanie ekspertyz, badań lub analiz, o których mowa w art. 10 ust. 4, rzeczy lub substancji, o których mowa w pkt 3, oraz dostępu do wyników tych ekspertyz, badań lub analiz;
- 5) dostępu do dokumentów, w tym ich kopiowania i używania, informacji i danych, w tym danych z rejestratora VDR lub S-VDR – odnoszących się do statku, jego podróży, ładunku, załogi i pasażerów;
- 6) dostępu do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego lub do wyników badań próbek pobranych z ciał ofiar;
- 7) żądania przeprowadzenia badań członków załogi statku lub innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, mogących mieć znaczenie dla badania wypadku lub incydentu morskiego, w szczególności pobrania odcisków daktyloskopijnych, włosów, moczu, krwi, śliny, zapachu, wymazu ze śluzówki policzków, próby pisma, wykonania fotografii osoby lub dokonania utrwalenia głosu oraz dostępu do wyników tych badań;
- 8) wysłuchania osób;
- 9) dostępu do informacji i dokumentacji dotyczącej przeglądów statku, będących w dyspozycji armatora, państwa bandery

statku, instytucji klasyfikacyjnej lub innego podmiotu, który ma siedzibę lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 10) zapoznania się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego będących w posiadaniu Policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.

2. Sposób korzystania z przysługujących członkom Komisji uprawnień, o których mowa w ust. 1, określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w regulaminie działania Komisji, kierując się potrzebą zapewnienia pełnego i bezstronnego ustalenia okoliczności i przyczyn badanych wypadków i incydentów morskich.

3. Dokumentem potwierdzającym uprawnienia, o których mowa w ust. 1, jest legitymacja członka Komisji.

4. Legitymację członka Komisji wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację osoby będącej członkiem Komisji.

Art. 30. 1. W razie zajścia wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji oraz eksperci biorący udział w jej pracach mają prawo do realizacji swoich uprawnień w pierwszej kolejności.

2. W celu przeprowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji przysługuje prawo dostępu do portów oraz infrastruktury portowej.

3. Prawo dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego oraz portów i infrastruktury portowej przysługujące członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji może zostać ograniczone przez sąd ze względu na istotny interes publiczny lub istotny interes państwa oraz bezpieczeństwo zewnętrzne i wewnętrzne państwa.

Art. 31. 1. Eksperci biorący udział w pracach Komisji, oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.

2. W przypadku przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, upoważnienie ogranicza się do wysłuchania osób i dostępu do dowodów.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór upoważnienia, mając na uwadze zakres niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację osób, o których mowa w ust. 1.

Art. 32. 1. W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzyskane przez Komisję:

- 1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,
- 2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,
- 3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

– nie mogą być udostępnione ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

2. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku.

Art. 33. 1. Ekspertyzy wykonane przez Komisję lub ekspertów biorących udział w pracach Komisji, w szczególności w oparciu o dowody, dane techniczne statku, rejestratory VDR lub S-VDR, mogą być udostępniane przez Komisję na wniosek izby morskiej, sądu, prokuratora lub Policji, tym podmiotom, w przypadku gdy ich udostępnienie nie będzie mogło mieć wpływu na ustalenie odpowiedzialności lub winy.

2. Ekspertyzy udostępniane są bez wynikających z nich opinii i wniosków.

Art. 34. W przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu morskiego konieczne jest podjęcie przez Komisję współpracy z innym działającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem badającym wypadki lub incydenty morskie, w tym z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zakres i tryb współpracy uzgadniają przewodniczący tych organów.

## Rozdział 4

### Raporty i zalecenia

Art. 35. Komisja sporządza i ogłasza raporty: końcowy, tymczasowy i uproszczony.

Art. 36. 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza raport końcowy.

2. Raport końcowy powinien zawierać:

- 1) zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym informacje o rannych, ofiarach śmiertelnych lub zanieczyszczeniu środowiska;
- 2) określenie państwa bandery statku, jego właściciela, armatora, operatora oraz instytucji klasyfikacyjnej;
- 3) informacje dotyczące uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim statków, ich wymiary i moc maszyn, a także informacje dotyczące członków załogi, w szczególności zakres ich obowiązków oraz okres zaokrętowania;

- 4) opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego;
- 5) analizę i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego, w tym czynników mechanicznych, ludzkich lub organizacyjnych;
- 6) omówienie wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania;
- 7) zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1 – gdy jest to uzasadnione.

3. Komisja ogłasza raport końcowy, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.

Art. 37. 1. Jeżeli ze względu na szczególną zawikłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie, o którym mowa w art. 36 ust. 3, jest niemożliwe, Komisja sporządza i ogłasza w tym terminie raport tymczasowy.

2. Raport tymczasowy powinien zawierać co najmniej informacje zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim, o którym mowa w art. 20 ust. 5, okoliczności wystąpienia wypadku lub incydentu morskiego oraz przewidywany czas sporządzenia i ogłoszenia raportu końcowego.

3. Raport tymczasowy, o którym mowa w ust. 1, i następujący po nim raport końcowy Komisja ogłasza na swojej stronie internetowej.

Art. 38. 1. Jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego Komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydom morskim w przyszłości, sporządza i ogłasza raport uproszczony.

2. Raport uproszczony powinien zawierać elementy, o których mowa w art. 36 ust. 2 pkt 1 – 6.

3. Komisja ogłasza raport uproszczony, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.



Art. 39. 1. Przed ogłoszeniem raportu końcowego Komisja przesyła projekt raportu organom powołanym do prowadzenia badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanych państw oraz innym podmiotom, których dotyczy treść raportu, w celu umożliwienia zgłoszenia uwag, wraz ze wskazaniem terminu na zgłaszanie tych uwag.

2. O sposobie uwzględnienia uwag rozstrzyga Komisja.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, nie powinny udostępniać treści projektu raportu.

Art. 40. 1. W raporcie końcowym, uproszczonym oraz tymczasowym Komisja podaje przyczyny wypadku lub incydentu morskiego, o ile są znane, bez względu na to, czy treść zawarta w raporcie może być podstawą ustalenia przez inne podmioty odpowiedzialności lub winy.

2. Raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

Art. 41. 1. O sporządzeniu raportu końcowego, tymczasowego lub uproszczonego przewodniczący Komisji informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Kopię raportu, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący Komisji przesyła Komisji Europejskiej. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego, będącego przedmiotem raportu, Komisja zamieszcza na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.

3. Przewodniczący Komisji przesyła Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) kopię raportu końcowego z badania:

- 1) bardzo poważnego wypadku morskiego,
- 2) wypadku morskiego innego niż określony w pkt 1, lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów morskich w przyszłości

– za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS), stanowiącego bazę informacji w zakresie bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i środowiska morskiego, prowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Art. 42. 1. Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja, aby zapobiec ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, może skierować do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, organów administracji morskiej, służb ratowniczych oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe, ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie (wczesny alert).

2. W przypadku, gdy w celu zapobieżenia ryzyku zaistnienia wypadków lub incydentów morskich konieczne jest podjęcie działań przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwa Unii Europejskiej przewodniczący Komisji niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską o konieczności wydania wczesnego alertu.

Art. 43. 1. Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, zwane dalej „zaleceniami”.

2. Komisja może sporządzić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich.

3. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy.

4. Zalecenia stanowią propozycje działań skierowanych do podmiotów, które mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, uznanych organizacji, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, Policji, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe.

5. Komisja może informować o swoich zaleceniach międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie właściwe w sprawach zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim.

Art. 44. Podmioty, do których skierowane są zalecenia, mają obowiązek powiadomić przewodniczącego Komisji w terminie do 6 miesięcy od dnia doręczenia raportu końcowego, o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję.

Art. 45. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres raportów sporządzanych przez Komisję, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej ustanawiające podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego<sup>2)</sup> oraz wymagania kodeksu badania wypadków.

Art. 46. Komisja może przeprowadzić ponowne badanie wypadku lub incydentu morskiego, po ogłoszeniu raportu końcowego lub uproszczonego, w razie późniejszego ujawnienia faktów lub dowodów, dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, nieznanych Komisji, które mogłyby mieć istotny wpływ na wynik badania.

## Rozdział 5

### Obowiązki innych podmiotów związane z badaniem wypadków i incydentów morskich

Art. 47. 1. Kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem wypadku lub incydentu morskiego ma obowiązek niezwłocznie o tym powiadomić najbliższy terenowy organ administracji morskiej, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarkę Wojenną, Straż Graniczną, Policję, Państwową Straż Pożarną lub inne służby ustawowo powołane do niesienia pomocy.

2. Podmioty, które otrzymały powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, są obowiązane niezwłocznie powiadomić Komisję o wypadku lub incydencie morskim.

3. Armator i kapitan statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski, obowiązani są niezwłocznie powiadomić o wypadku lub incydencie morskim Komisję oraz kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, a także zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące wypadku lub incydentu morskiego.

4. Podmiot zarządzający portem i użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, w którego wyniku:

- 1) doszło do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub
  - 2) obiekty infrastruktury portowej zostały uszkodzone lub spowodowały szkodę
- mają obowiązek powiadomić o wypadku morskim Komisję oraz zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące tego wypadku.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej, w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, biorąc pod uwagę konieczność prawidłowego postępowania w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

Art. 48. Organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż Pożarna są obowiązane do udzielania Komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Art. 49. Osoba dysponująca:

- 1) środkami łączności mogącymi pomóc w przekazaniu wiadomości dotyczącej wypadku lub incydentu morskiego,

- 2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami o śladach mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego  
– jest obowiązana udostępnić je niezwłocznie na żądanie Komisji.

Art. 50. 1. Osoba dysponująca:

- 1) informacjami związanymi z wypadkiem lub incydemtem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego jest obowiązana do ich zachowania, zapobieżenia ich nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji,
- 2) innymi urządzeniami niż urządzenia, o których mowa w pkt 1, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z badaniem wypadku lub incydentu morskiego jest obowiązana do zapobieżenia ingerencji w te urządzenia  
– do czasu poinformowania przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia badania, nie dłużej jednak niż przez 3 miesiące od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, po zaistnieniu wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie informują Komisję o posiadanych informacjach i urządzeniach wymienionych w ust. 1.

## Rozdział 6

### Kary pieniężne

Art. 51. 1. Kto:

- 1) będąc świadkiem wypadku lub incydentu morskiego nie powiadomił najbliższego terenowego organu administracji

morskiej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej lub innych służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy,

- 2) uniemożliwia członkom Komisji korzystanie z przysługujących im uprawnień, o których mowa w art. 29 ust. 1,
  - 3) uniemożliwia ekspertom biorącym udział w pracach Komisji lub przedstawicielom istotnie zainteresowanych państw korzystanie z przyznanych im zgodnie z art. 31 uprawnień,
  - 4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji o śladach, o których mowa w art. 49,
  - 5) będąc obowiązany do powiadomienia przewodniczącego Komisji o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję w terminie, o którym mowa w art. 44, nie powiadomił tego organu
- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Art. 52. Kary pieniężne wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 53. Wpływy z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

## Rozdział 7

### Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 54. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się odnośnik pierwszy do tytułu ustawy;

- 2) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Wypadkami morskimi w rozumieniu niniejszej ustawy są:
- 1) wypadek morski, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...);
  - 2) zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, zaistniałe w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku.”;
- 3) w art. 2 uchyla się ust. 1a;
- 4) uchyla się art. 3a;
- 5) w art. 21:
- a) w ust. 1:
    - uchyla się pkt 1,
    - pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) wykonywać określone czynności w drodze pomocy prawnej.”,
  - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Konsul Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, po otrzymaniu wiadomości o wypadku morskim, przedsięwziąć niezwłocznie w ramach swoich uprawnień czynności, o których mowa w ust. 1.”,
  - c) uchyla się ust. 3 – 3b;
- 6) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. Izba morska wszczyna postępowanie na wniosek zainteresowanego.”;

7) uchyla się art. 22a;

8) w art. 23:

  - a) uchyla się ust. 2,
  - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W sprawach określonych w art. 15 ust. 4 uprawnienia delegata wynikające z przepisów ust. 1 i 3 przysługują odpowiednio państwowemu inspektorowi pracy.”;

9) uchyla się art. 24a;

10) uchyla się art. 25a;

11) w art. 28 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Przepisy ust. 2 – 7 nie naruszają przepisów ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...).”;

12) w art. 35 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli zainteresowany członek załogi statku lub pilot morski, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy organ polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może, w orzeczeniu, pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.”;

13) uchyla się art. 39a;

14) art. 59 otrzymuje brzmienie:

„Art. 59. 1. Izba morska może nałożyć na winnych nieprzestrzegania przepisu art. 28 ust. 2 karę pieniężną w wysokości do 5 000 zł.

2. Na postanowienie wydane na podstawie ust. 1 służy zażalenie.”.

Art. 55. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.<sup>8)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 66 otrzymuje brzmienie:



„Art. 66. § 1. Kapitan obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku morskim Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...).

§ 2. Kapitan obowiązany jest, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu portu, udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim.”;

2) art. 229 otrzymuje brzmienie:

„Art. 229 § 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym organizują i koordynują stacje pilotowe.

§ 2. Stację pilotową tworzy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego, określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.

§ 3. Dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin funkcjonowania stacji pilotowej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.”;

3) w art. 249 uchyla się § 2.

Art. 56. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

- „3) statku rybackim – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych żywych zasobów morza;”
- b) w pkt 23 lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) państwo portu – zgodnie z postanowieniami porozumień międzynarodowych w sprawie inspekcji państwa portu;”
- c) pkt 24 otrzymuje brzmienie:
- „24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 14, poz. 49);”
- d) pkt 36 otrzymuje brzmienie:
- „36) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej.”
- 2) w art. 12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „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 lub podmiotu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, 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.”

3) w art. 20 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 23 ust. 4;”;

4) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. W ramach inspekcji państwa bandery:

1) statek o polskiej przynależności podlega audytowi:

a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności oraz certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentów tymczasowych,

b) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem,

c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem ich ważności,

d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach pomiędzy audytami;

2) armator podlega audytowi w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po tej dacie.”;

5) w art. 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać warunki techniczne i organizacyjne oraz posiadać przepisy techniczne w zakresie budowy i stałego wyposażenia jachtów morskich, a także zapewnić, aby osoby dokonujące

przeглядów technicznych jachtów morskich posiadały wiedzę techniczną oraz znajomość przepisów technicznych w zakresie budowy i stałego wyposażenia takich jachtów.”;

6) w art. 28:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zapewnia, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych, w szczególności przeprowadza ocenę stanu technicznego statku, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a o następującym brzmieniu:

„1a. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem go do polskiego rejestru pobiera się opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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, sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statku oraz wymagane warunki, jakie statek powinien spełniać, aby został wpisany do rejestru.”;

7) w art. 54 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, któremu wydano zakaz wejścia do portu, 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.”;

8) w art. 76 w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, potwierdzania uznania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania podmiotów, o których mowa w art. 75 ust. 1.”;

9) w art. 80 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa lub certyfikacie, dla statków innych niż określone w pkt 1.”;

10) w art. 89 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadkach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy oraz w art. 11 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 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:”;

11) w art. 94 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dyrektor urzędu morskiego sporządza plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy 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.”;

12) w art. 107:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, wydaje się, na czas określony, osobie, która:

- 1) posiada dyplom kapitana żeglugi wielkiej;
- 2) odbyła wymagane szkolenie w ośrodku szkolenia pilotów;
- 3) zdała egzamin kwalifikacyjny przed Komisją.”,

b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a – 6i w brzmieniu:

„6a. Szkolenie pilotów prowadzą uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej ośrodki szkolenia pilotów.

6b. Ośrodek szkolenia pilotów uznaje się, jeżeli jego program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością.

6c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje ośrodki szkolenia pilotów spełniające wymagania określone w przepisach określonych na podstawie ust. 11 pkt 2 oraz sprawuje nadzór nad tymi ośrodkami, dokonując audytów dotyczących uznania i odnowienia ważności uznania.

6d. Audyty, o których mowa w ust. 6c, przeprowadza się na wniosek ośrodka szkolenia pilotów.

6e. W przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w działalności ośrodka szkolenia pilotów minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyt dodatkowy.

6f. Audyty, o których mowa w ust. 6c i 6e, przeprowadzają audytorzy, o których mowa w art. 76 ust. 1 – 3.

6g. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do

spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie ośrodkowi szkolenia pilotów, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

6h. Uznania dokonuje się na okres 4 lat.

6i. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 6c, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 12.1 i 12.4 części III „Opłaty za egzamin” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”,

c) po ust. 10 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

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

- 1) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania ośrodków szkolenia pilotów,
- 2) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry tych ośrodków,
- 3) ramowe programy szkoleń i praktyki pilotowej,
- 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych – mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości prowadzenia audytów i egzaminów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia pilotów morskich.”;

13) w art. 124 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działań brzegowych stacji ratowniczych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na

morzu przez Służbę SAR, oraz sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych.”;

14) w załączniku do ustawy w części „I. Opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wystawienie certyfikatów” wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 17.2 otrzymuje brzmienie:

„17.2. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w celu potwierdzenia ważności certyfikatu lub karty bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa, na której dokonano potwierdzenia ważności.”,

b) pkt 18.9.5 otrzymuje brzmienie:

„18.9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30 000 – opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 – 400 j.t.”,

c) pkt 18.21 otrzymuje brzmienie:

„18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 – 100 j.t.”,

d) dodaje się pkt 18.28 – 18.30 w brzmieniu:

„18.28. Za przeprowadzenie kontroli okresowej podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 300 j.t.

18.29. Za przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku przed wpisaniem do polskiego rejestru:

- 4000 j.t. – dla statków starszych niż 15 lat,
- 500 j.t. – dla statków do 15 lat.



18.30. Za przedłużenie ważności karty bezpieczeństwa na okres nie dłuższy niż 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.”,

e) pkt 19.2 otrzymuje brzmienie:

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

## Rozdział 8

### Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 57. W sprawach wypadków morskich, w rozumieniu art. 1 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 54 w brzmieniu dotychczasowym, które zaistniały przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, postępowanie prowadzą na podstawie dotychczasowych przepisów, właściwe izby morskie.

Art. 58. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie przepisów ustaw zmienianych w art. 54 i art. 56, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 59. Stacje pilotowe, o których mowa w art. 229 ustawy wymienionej w art. 55 utworzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się stacjami pilotowymi w rozumieniu art. 229 ustawy wymienionej w art. 55 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 60. Przepis wykonawczy, wydany na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu dotychczasowym, zachowuje moc do czasu

wejścia w życie przepisu wykonawczego wydanego na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 61. Dokumenty kwalifikacyjne pilotów morskich wydane przed dniem wejścia w życie art. 107 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowują ważność na czas, na jaki zostały wydane.

Art. 62. 1. W latach 2012 – 2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2012 r. – 1 270 tys. zł;
- 2) 2013 r. – 2 310 tys. zł;
- 3) 2014 r. – 2 368 tys. zł;
- 4) 2015 r. – 2 427 tys. zł;
- 5) 2016 r. – 2 488 tys. zł;
- 6) 2017 r. – 2 550 tys. zł;
- 7) 2018 r. – 2 611 tys. zł;
- 8) 2019 r. – 2 674 tys. zł;
- 9) 2020 r. – 2 738 tys. zł;
- 10) 2021 r. – 2 803 tys. zł.

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

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań technologicznych w zakresie prowadzenia przez Komisję badań wypadków lub incydentów morskich,
- 2) racjonalizacji wykonywania przez Komisję czynności,
- 3) obniżeniu kosztów zewnętrznej obsługi Komisji  
– mając na względzie zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Komisji i zapewnienie 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. 63. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu art. 56 pkt 12, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski oraz ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Rezolucja MSC.255(84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 49).

<sup>4)</sup> 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 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 80, poz. 542, Nr 120, poz. 818, Nr 176, poz. 1238 i 1240 i 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 i 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, Nr 84, poz. 455, Nr 174, poz. 1039 i Nr 185, poz. 1092.

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398,

---

z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672, z 2008 r. Nr 93, poz. 586, Nr 116, poz. 740, Nr 223, poz. 1460 i Nr 237, poz. 1654, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 56, poz. 458, Nr 58, poz. 485, Nr 98, poz. 817, Nr 99, poz. 825, Nr 115, poz. 958, Nr 157, poz. 1241 i 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 i Nr 254, poz. 1700 oraz z 2011 r. Nr 36, poz. 181, Nr 63, poz. 322, Nr 80, poz. 432, Nr 144, poz. 855, Nr 149, poz. 887 i Nr 232, poz. 1378.

- <sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 1, poz. 18, Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 228, poz. 2256, z 2005 r. Nr 10, poz. 71 i Nr 169, poz. 1417, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1218, Nr 218, poz. 1592 i Nr 220, poz. 1600, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, z 2008 r. Nr 157, poz. 976 i Nr 227, poz. 1505, z 2010 r. Nr 165, poz. 1118, Nr 182, poz. 1228 i Nr 229, poz. 1494 oraz z 2011 r. Nr 82, poz. 451 i Nr 201, poz. 1183.
- <sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 254, poz. 1700 oraz z 2011 r. Nr 6, poz. 18, Nr 34, poz. 173, Nr 106, poz. 622, Nr 133, poz. 768 i Nr 186, poz. 1100.
- <sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368.

## UZASADNIENIE

- I. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Rzeczpospolita Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz członek Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wspiera inicjatywy tych organizacji, mające na celu utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie.

Sprawy dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawie badania wypadków i incydentów morskich regulowane są w szeregu aktów normatywnych o charakterze międzynarodowym i europejskim, w tym w:

- 1) Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543), zwanej dalej „UNCLOS”;
- 2) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. 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 Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS);
- 3) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679) (Konwencja MARPOL);

- 4) dyrektywie Rady 1999/35/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.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 296, z późn. zm.);
- 5) dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/18/WE”.

Obecnie w krajowym systemie prawa sprawy związane z badaniem wypadków morskich są unormowane w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą o izbach morskich”.

Obowiązujące na mocy ustawy o izbach morskich rozwiązania dotyczące dochodzeń wzorowane są głównie na regulacjach niemieckich z początków ubiegłego wieku. W związku z tym obecnie dochodzenie w sprawie wypadku morskiego prowadzone jest pod kątem orzeczenia o winie lub o stopniu winy osób bezpośrednio lub pośrednio związanych z wypadkiem, nie zaś pod kątem szybkiego ustalenia przyczyn wypadku. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wszystkie zebrane dowody oraz dane osobowe osób zeznających w prowadzonym dochodzeniu w sprawie wypadku, na dowolnym etapie tego dochodzenia, mogą być ujawnione i przekazane innym organom dochodzeniowym lub sądowi. Dodatkowo izby morskie nie są organami zajmującymi się wyłącznie wypadkamiorskimi, ale mają ustawowo nałożone inne obowiązki rejestrowo-administracyjne. Quasi sądowa struktura izb morskich powoduje, że orzeczenia, włącznie z zaleceniami wynikającymi z przeprowadzonych dochodzeń w sprawie wypadków, podlegają procedurze właściwej sprawom sądowym, co utrudnia szybkie wcielenie w życie wniosków z przeprowadzonych dochodzeń mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

Celem projektowanej ustawy jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2009/18/WE, która jest częścią tzw. „trzeciego pakietu morskiego” – Erika III.

Dyrektywa 2009/18/WE wprowadza wytyczne dotyczące dochodzeń technicznych i wymiany doświadczeń po zaistnieniu wypadków lub incydentów morskich. Celem dochodzeń nie jest określenie odpowiedzialności cywilnej lub karnej za wypadek lub incydent morski, ale ustalenie jego okoliczności i rozpoznanie technicznych przyczyn, co pozwoli na wyciągnięcie odpowiednich wniosków i wdrożenie środków zapobiegawczych, pozwalających uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości. Celem dyrektywy 2009/18/WE, a tym samym projektowanej ustawy, jest również wprowadzenie wspólnej metodologii prowadzenia badań w sprawie wypadków i incydentów morskich oraz ram współpracy państw członkowskich UE tak, aby zapewnić korzystanie z doświadczeń innych państw w badaniu wypadku lub incydentu morskiego.

Dyrektywa 2009/18/WE stanowi również, iż niezbędne jest zapewnienie niezależności organu prowadzącego badanie w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, gdyż tylko wtedy można uzyskać wiarygodne informacje na temat zaistniałego zdarzenia.

Przez niezależność postępowania należy rozumieć:

- 1) niezależność w znaczeniu podmiotowym, określoną w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2009/18/WE, a zatem funkcjonalną niezależność organu prowadzącego badanie od władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność statków do żeglugi, certyfikację, inspekcję, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb portu, działanie portów morskich oraz wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniami powierzonymi temu organowi;
- 2) niezależność w znaczeniu przedmiotowym, określoną w art. 4 ust. 1 dyrektywy 2009/18/WE, a zatem niezależność od postępowania w sprawach karnych i innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, także poprzez fakt, iż organ badający wypadek lub incydent morski nie może zawiesić lub opóźnić swego postępowania z uwagi na inne postępowania, w tym karne.

Obecnie polskie organy prowadzące badania wypadków morskich nie spełniają podstawowego celu, stawianego zarówno przez Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zwany dalej „kodeksem badania wypadków”, jak i dyrektywę 2009/18/WE, jakim jest niezależność postępowania, przynajmniej w zakresie przedmiotowym.

Utworzenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zwanej dalej „Komisją”, jako organu działającego przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej pozwoli na realizację założeń Kodeksu badania wypadków oraz zapewni prawidłową implementację dyrektywy 2009/18/WE. Proponowane rozwiązanie zapewni bezstronność przy prowadzeniu badań w sprawach wypadków morskich.

Pojęcie „prowadzenia dochodzeń”, którym posługuje się m.in. dyrektywa 2009/18/WE, w projektowanej ustawie zostało określone mianem „badania wypadku lub incydentu morskiego”, ze względu na prawnokarne konotacje w prawie krajowym instytucji „dochodzenia”. Użycie w projekcie wyrazu: „badanie” ma na względzie podkreślenie celu powołania Komisji, jakim jest badanie zaistniałego zdarzenia dla ustalenia jego przyczyn. Zgodnie ze słownikiem angielskim termin: „investigation” oznacza poza „dochodzeniem”, również „badanie”, „dociekanie”, „poszukiwanie”. Termin: „dochodzenie” jest używany w polskim prawodawstwie głównie w odniesieniu do uproszczonej formy postępowania przygotowawczego prowadzonego najczęściej przez Policję pod nadzorem prokuratora. Zgodnie z art. 312 i art. 325a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555, z późn. zm.), dochodzenie prowadzi Policja lub organy Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Celnej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego, w zakresie ich właściwości, chyba że prowadzi je prokurator.

Projekt ustawy wdraża także postanowienia dyrektywy 2009/18/WE ułatwiające członkom Komisji dostęp do informacji. Zagwarantowanie anonimowości wyzwała większą otwartość osób związanych w jakimkolwiek stopniu z zaistniałym zdarzeniem, gdyż nie obawiają się one, że zostanie przypisana im wina za spowodowanie wypadku lub incydentu morskiego lub w przypadku podmiotów



gospodarczych ich nazwa/firma nie będzie kojarzona z wypadkiem lub incydem morskim. Inną korzyścią z implementacji dyrektywy 2009/18/WE jest ograniczenie liczby badań prowadzonych przez państwa członkowskie do niezbędnego minimum (ogólna zasada jeden wypadek – jedno badanie), poprzez wprowadzenie pojęć państwa kierującego badaniem i państwa istotnie zainteresowanego w prowadzeniu badania, co z kolei spowoduje zmniejszenie kosztów.

Celem dyrektywy 2009/18/WE jest również polepszenie bezpieczeństwa żeglugi poprzez upowszechnienie na skalę europejską zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sporządzonych na podstawie przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. Powinno to skutkować zmniejszoną ilością wypadków i incydentów morskich. A to z kolei implikuje zmniejszenie kosztów związanych z usuwaniem negatywnych skutków zaistniałych wypadków lub incydentów morskich oraz zmniejszenie liczby wypadków morskich, których skutkiem są ofiary śmiertelne.

## II. Zakres proponowanych rozwiązań

Rozdział 1 (art. 1 i 2) projektowanej ustawy zawiera przepisy o charakterze ogólnym

Artykuł 1 projektowanej ustawy określa przedmiot regulacji ustawy. Zgodnie z tym przepisem ustawa reguluje organizację i działanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Jednocześnie przepis ten wskazuje, że Komisja prowadzi badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, które wiążą Polskę.

W art. 2 projektu ustawy utworzony został „słowniczek” pojęć, w którym zdefiniowano wszystkie istotne ze względu na treść projektu ustawy pojęcia, w tym pojęcie: „wypadku morskiego”, „bardzo poważnego wypadku”, „poważnego wypadku” (pojęcie wypadku morskiego obejmuje w swym zakresie bardzo poważne wypadki, poważne wypadki oraz wypadki inne niż bardzo poważne i poważne), „incydentu morskiego”, „kodeksu badania wypadków”, „rejestratora VDR” lub „S-VDR”, „bazy danych EMCIP”, „szybkiego statku pasażerskiego”.

## Rozdział 2 (art. 3 – 14) projektu reguluje organizację Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Art. 3 stanowi podstawę formalnoprawną funkcjonowania Komisji. Wskazuje on na miejsce Komisji w systemie prawa, opisuje tryb powołania Komisji oraz jej skład osobowy. Przepis ten stanowi o „wyznaczaniu” członków Komisji, gdyż nie będą oni objęci instytucją „powołania” określoną w przepisach ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „kodeksem pracy”, lecz zostanie, po wyznaczeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, z członkiem Komisji nawiązany stosunek pracy na podstawie umowy o pracę. Treść przepisu artykułu 3 wskazuje, iż Komisja będzie prowadzić swoje działania w sposób niezależny. Zostało to osiągnięte poprzez powołanie Komisji przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz wprowadzenie kadencyjności członków Komisji.

W art. 4 projekt ustawy określa wymogi odnośnie do osób, które mogą być członkami Komisji, zapewniające odpowiednie przygotowanie i doświadczenie do przeprowadzania badań wypadków lub incydentów morskich, wdrażając wymóg dyrektywy 2009/18/WE (implementacja art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy 2009/18/WE).

Art. 5 projektu określa przesłanki wygaśnięcia członkostwa w Komisji, zaś artykuły 6 – 9 określają zasady rozliczania czasu pracy osób wchodzących w skład Komisji tak, aby ciągłość badania wypadków lub incydentów morskich była zapewniona 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu oraz w zgodzie z przepisami międzynarodowymi i kodeksem pracy. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów projektu ustawy. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie powinien przekraczać 6 miesięcy. Zgodnie z art. 17 ust. 3 lit. g dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9), zwanej dalej „dyrektywą 2003/88/WE”, możliwe jest zastosowanie odstępstw w zakresie okresu rozliczeniowego i wydłużenie go do sześciu miesięcy, zgodnie z przepisem art. 19 dyrektywy 2003/88/WE. Korzystanie z odstępstw zawartych w artykule 17 ust. 3 lit. g dyrektywy 2003/88/WE (w przypadku wypadków lub w sytuacji bliskiego ryzyka wypadku) jest uzasadnione tym, że członkowie Komisji będą zobowiązani do podjęcia czynności badawczych niezwłocznie, po powiadomieniu o konieczności

przystąpienia do tych czynności. Z uwagi na specyfikę pracy członków Komisji zasadne jest zatem zastosowanie wspomnianego odstępstwa.

Ta specyficzna sytuacja, w której mogą się znaleźć członkowie Komisji, powoduje również, że przewidziano możliwość udzielenia członkom Komisji badającym wypadek minimalnego odpoczynku dobowego nie bezpośrednio po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, ale w ciągu 7 dni następujących po zakończeniu pracy. Na takie rozwiązanie zezwala art. 17 ust. 2 wspomnianej wyżej dyrektywy 2003/88/WE. Zgodnie z tym przepisem stosowanie odstępstw przewidzianych w dyrektywie 2003/88/WE jest możliwe także bez przyznania równoważnego okresu wyrównawczego odpoczynku, w wyjątkowych przypadkach, w których przyznanie takich równoważnych okresów nie jest możliwe z powodów obiektywnych, pod warunkiem że zainteresowanym pracownikom przyznano właściwą ochronę. Należy stwierdzić, że konieczność niezwłocznego podjęcia i jak najszybszego przeprowadzenia czynności badawczych stanowi obiektywną przeszkodę w przyznaniu równoważnego okresu wyrównawczego odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy. Pracownicy objęci są jednak stosowną ochroną, gdyż przyznanie tych okresów odpoczynku nastąpi w ciągu 7 dni, co zapewni pracownikom odpowiedni wypoczynek.

Kolejne art. 10 i 11 projektowanej ustawy określają zasady uczestnictwa w pracach Komisji ekspertów, którzy wyznaczani będą przez Przewodniczącą Komisji. Ekspertem będzie mogła być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego. Ekspertowi za udział w pracach Komisji, w tym za wykonanie ekspertyz, przysługiwać będzie wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej. Ponadto Przewodniczący Komisji będzie mógł zlecać wykonanie ekspertyz, badań lub analiz niezbędnych do prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego, innym podmiotom niż eksperci. Jednocześnie przepis art. 11 projektu ustawy zapewnia, aby informacje, jakie pozyskali eksperci w trakcie prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego nie mogły być wykorzystywane w postępowaniu przed sądem albo innym organem prowadzącym postępowanie.

Art. 12 określa sposób finansowania i obsługi administracyjnej działalności Komisji, który zakłada w kwestiach finansowych podległość Przewodniczącego

Komisji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, będącemu dysponentem części budżetu państwa, z którego zapewnia się środki na prowadzenie działalności Komisji. Natomiast art. 13 projektu ustawy upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania, w drodze zarządzenia, regulaminu działania Komisji oraz wskazania jej siedziby.

Ostatni przepis tego rozdziału, art. 14 wdraża postanowienia art. 10 dyrektywy 2009/18/WE, nakładając na Komisję obowiązek udziału w pracach zespołu do spraw stałej współpracy powołanego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. Komisja biorąc udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy ma uzgadniać z organami powołanymi do prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich UE najlepsze warunki współpracy, aby osiągnąć cele, które zostały enumeratywnie wymienione w tym przepisie.

Rozdział 3 (art. 15 – 34) ustawy reguluje badanie wypadków i incydentów morskich. Art. 15 projektu określa od strony pozytywnej oraz od strony negatywnej wypadki i incydenty morskie, jakie bada Komisja. Treść tego artykułu odpowiada zakresowi stosowania wdrażanej niniejszym projektem dyrektywy 2009/18/WE wyrażonemu w jej art. 2.

W art. 16 projektu ustawy regulowana jest właściwość Komisji w zakresie badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów morskich bez jakiegokolwiek orzekania o winie i przypisywania odpowiedzialności za wypadek lub incydent morski. Przepis określa również, że Komisja działa kolegialnie, podejmując decyzje w formie uchwał, przy czym członkowie Komisji, podejmując uchwałę, są obowiązani kierować się zasadą swobodnej oceny dowodów. Komisja prowadzi badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Komisję. Jest to zgodne z zasadami dyrektywy 2009/18/WE wyrażonymi w jej artykułach 1 i 4.

Art. 17 projektu ustawy określa, co jest celem badania wypadku lub incydentu morskiego. Zgodnie z tym przepisem, celem badania wypadku lub incydentu

morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Badanie wypadku lub incydentu morskiego obejmuje zbieranie i analizowanie dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu morskiego, a także gdy jest to wskazane, przygotowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Przepis ten określa ponadto, że czynności badawcze w ramach badania, prowadzić będzie zespół wyznaczony przez przewodniczącego Komisji, składający się z członków Komisji oraz, w razie potrzeby, z ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Zespół taki składać się musi co najmniej z dwóch osób, w tym co najmniej z jednego członka Komisji.

Art. 18 projektowanej ustawy określa bardzo ważne z punktu widzenia niezależności Komisji zasady wyłączenia członków Komisji oraz ekspertów z prac Komisji, w tym z prac zespołu prowadzącego czynności badawcze. Do wyłączenia stosować się będzie odpowiednio przepis art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.). Projektowany przepis przewiduje, w jakich wypadkach zarządzana jest weryfikacja czynności przeprowadzonych przy udziale członka Komisji lub eksperta, który podlegał wyłączeniu oraz w jakich przypadkach przeprowadzane jest ponowne badanie. Celem tego przepisu jest wyeliminowanie sytuacji, kiedy to osoba zainteresowana wynikiem badania, brałaby udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze.

Art. 19 projektu ustawy określa kolejność działań, jaką Komisja powinna podjąć po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim, oraz nakłada na Komisję obowiązek niezwłocznego przystąpienia do badania, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego (w tym zakresie przepis implementuje zasadę wyrażoną w art. 5 pkt 5 dyrektywy 2009/18/WE). Ponadto, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania przez członków Komisji lub ekspertów, Komisja w wyjątkowych przypadkach będzie mogła, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie nie dłużej jednak niż przez 24 godziny. Jednocześnie samo badanie wypadku lub incydentu morskiego powinno być przeprowadzone w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego przestoju statku w porcie.

Przepis art. 20 projektu ustawy określa, iż Komisja ma obowiązek przeprowadzenia badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku. W przypadku natomiast wypadków innych niż bardzo poważne wypadki i poważne wypadki oraz incydentów morskich Komisja ma prawo do rozstrzygnięcia o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.

Jeżeli zdarzeniem, do którego doszło był poważny wypadek obowiązkiem Komisji jest – zgodnie z postanowieniem art. 5 dyrektywy 2009/18/WE – dokonanie wstępnej oceny przyczyn zaistnienia tego wypadku, a następnie dalsze prowadzenie badania bądź rozstrzygnięcie o odstąpieniu od prowadzonego badania. Przesłankami, jakimi Komisja ma się kierować przy podejmowaniu rozstrzygnięcia jest powaga zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz ocena, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

Art. 21 projektu ustawy określa zasady prowadzenia przez Komisję badania wypadku lub incydentu morskiego. Podstawową zasadą jest, iż Komisja prowadzi badania samodzielnie. Jednakże przewiduje się także wyjątki od tej zasady, Komisja może bowiem:

- 1) przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim;
- 2) dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim;
- 3) dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim.

Powyżej wskazane odrębności od zasady samodzielnego prowadzenia badania przez Komisję rozwinięte zostały w art. 22 – 24 projektu ustawy, wdrażających postanowienia art. 7 i 12 dyrektywy 2009/18/WE.

Jednocześnie przepis art. 21 projektu ustawy stanowi bardzo ważną normę, bowiem określa, jakie państwa należy uznać za państwa istotnie zainteresowane badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Przepis art. 25 projektu określa wyjątkowy przypadek, kiedy Komisja może prowadzić własne badanie wypadku lub incydentu morskiego mimo prowadzenia badania przez inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane wypadkiem

lub incydem morskim państwo członkowskie Unii Europejskiej. Jest to tzw. badanie równoległe, które może być prowadzone, jeżeli wymaga tego dobro badania. W takim wypadku Komisja jest obowiązana do powiadomienia o powodach podjęcia badania równoległego Komisji Europejskiej.

Art. 26 projektu ustawy stanowi, za postanowieniami art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE, że Komisja w badaniu wypadku lub incydentu morskiego powinna posługiwać się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich ustanowioną rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. Odstąpienie od tej metodologii, możliwe jest jedynie w szczególnych przypadkach, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania. Możliwość odstąpienia od omawianej metodologii została przewidziana w zdaniu drugim w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE, zgodnie z którym „Inspektorzy mogą odstąpić od tej metodologii w szczególnym przypadku, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów dochodzenia.”.

Artykuły 27 i 28 projektu ustawy określają zasady, na jakich możliwe jest zwrócenie się przez Przewodniczącą Komisji o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji przez organ innego państwa, a także zasady, na jakich możliwe jest przeprowadzenie czynności badawczych przez Komisję na rzecz organów państw innych niż Rzeczpospolita Polska. Przepis ten wdraża postanowienia z art. 11 dyrektywy 2009/18/WE.

Art. 29 projektu ustawy określa, jakie uprawnienia przysługują członkom Komisji. Sposób korzystania z tych uprawnień określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w regulaminie Komisji, kierując się potrzebą pełnego i bezstronnego ustalenia przez prowadzących badanie okoliczności i przyczyn wypadku. Takie rozwiązanie powinno zapewnić, aby na przykład prowadzone przez członków Komisji wysłuchania świadków wypadków odbywały się bez obecności osób, które mogłyby utrudniać prowadzenie badania, a także aby umożliwić świadkom swobodną, otwartą i niczym nieskrępowaną wypowiedź.

Dokumentem potwierdzającym uprawnienia członka Komisji jest legitymacja, której wzór zostanie, w drodze rozporządzenia, określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Natomiast art. 30 określa sposób

realizacji uprawnień wynikających z art. 29 i stanowi on, iż realizację uprawnień zapewnia się w pierwszej kolejności członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji. Prawo dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego oraz portów i infrastruktury portowej może zostać ograniczone członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w jej pracach, jedynie w szczególnych przypadkach ze względu na istotny interes państwa przez sąd.

W art. 31 projektu określono, że eksperci biorący udział w pracach Komisji oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw mogą korzystać z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym. Jednakże w przypadku przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw upoważnienie ogranicza się do wysłuchania osób i dostępu do dowodów. W ust. 3 tego przepisu zawarto upoważnienie ustawowe, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi wzór upoważnienia.

Art. 32 projektu ustawy wprowadza zasadę, że organom procesowym w postępowaniu karnym ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski, w celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, uzyskane przez Komisję dowody, dokumenty, zapisy i informacje wskazane w tym przepisie, nie mogą być udostępniane. Takie udostępnienie może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku. Przepis tego artykułu implementuje zasady wyrażone w art. 9 dyrektywy 2009/18/WE.

Art. 33 projektu określa zasady, na jakich mogą być udostępniane przez Komisję, na wniosek izby morskiej, sądu, prokuratora lub Policji, tym podmiotom, ekspertyzy wykonane przez Komisję lub ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Ponadto przepis ten stanowi, iż udostępnienie takie będzie mogło mieć miejsce, w przypadku gdy nie będzie miało wpływu na ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski.



Ostatni w tym rozdziale art. 34 projektu ustawy określa zasady współpracy pomiędzy krajowymi organami badającymi wypadki w sytuacji, gdy badanie wypadku będzie należało do właściwości więcej niż jednego organu. W przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu morskiego konieczne będzie podjęcie przez Komisję współpracy z innym działającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem badającym wypadki lub incydenty morskie, w tym z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zakres i tryb współpracy uzgodnią przewodniczący tych organów.

Rozdział 4 (art. 35 – 46) projektu ustawy reguluje sprawy związane z wydawaniem dokumentów opracowywanych w wyniku prowadzonego badania, tj. raportów i zaleceń

Art. 35 – 38 projektu wdrażają art. 14 dyrektywy 2009/18/WE dotyczący 3 rodzajów raportów sporządzanych z przeprowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, tj. końcowego, tymczasowego i uproszczonego. Podstawowym rodzajem raportu, przygotowywanym przez Komisję, jest raport końcowy sporządzany po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego. Art. 36 ust. 2 projektu ustawy określa elementy, jakie powinien zawierać raport końcowy. Należy mieć w tym wypadku na uwadze, że ze względu na nieprzewidywalność badanych wypadków lub incydentów morskich istnieje prawdopodobieństwo, że Komisji nie uda się ustalić precyzyjnie wszystkich określonych w tym przepisie elementów. W tym miejscu należy nadmienić, że jednym z najważniejszych elementów raportu końcowego są zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Raport końcowy Komisja ma obowiązek ogłosić, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej. W przypadkach, kiedy ze względu na szczególną zawikłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego w opinii Komisji okaże się niemożliwe, Komisja jest obowiązana sporządzić i ogłosić w tym terminie raport tymczasowy. Raport tymczasowy powinien zawierać co najmniej informacje zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim, o którym mowa w art. 20 ust. 5, okoliczności wystąpienia wypadku lub incydentu morskiego oraz przewidywany czas sporządzenia i ogłoszenia raportu końcowego.

Ostatnim rodzajem raportu jest raport uproszczony. Powinien być on opracowany, jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości. Raport uproszczony powinien zawierać elementy, o których mowa w art. 36 ust. 2 pkt 1 – 6 projektu ustawy. Komisja powinna ogłosić raport uproszczony, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.

W art. 39 projektu ustanowiono podstawę dla umożliwienia zgłoszenia uwag przez organy powołane do prowadzenia badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanych państw oraz inne podmioty, których dotyczy treść raportu. O tym czy uwagi zostaną uwzględnione i w jakim stopniu rozstrzyga Komisja. Obowiązek konsultacji raportu przed jego ogłoszeniem wynika z rozdziału 13 Kodeksu badania wypadków.

Art. 40 projektu ustawy stanowi niezwykle ważną normę prawną podkreślającą niezależność Komisji, jak i samego badania wypadku lub incydentu morskiego przez nią prowadzonego. Przepis ten przewiduje, że przyczyny wypadku lub incydentu morskiego są umieszczane w raportach, bez względu na to, czy treść zawarta w raporcie może być podstawą ustalenia przez inne podmioty odpowiedzialności lub winy. Jednocześnie raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski.

Art. 41 projektu określa obowiązki informacyjne Komisji odnośnie do raportów, w tym:

- 1) obowiązek informowania o sporządzeniu raportów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
  - 2) obowiązek przekazywania kopii raportów Komisji Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)
- oraz tryb w jakim obowiązki informacyjne mają być wykonane.

Obowiązek informowania Komisji Europejskiej wynika z art. 14 dyrektywy 2009/18/WE, zaś IMO z rozdziału 14 Kodeksu badania wypadków.

Art. 42 projektu ustawy określa instytucję tzw. „wczesnego alertu”, przewidzianą w art. 16 dyrektywy 2009/18/WE, który, w celu zapobieżeniu ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, jest kierowany przez Komisję na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim.

Art. 43 i 44 projektu ustawy określają instytucje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, regulowanych w art. 3 pkt 7 i art. 15 dyrektywy 2009/18/WE. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa dzielą się na dwa rodzaje. Pierwsze z nich to zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1, przygotowywane na podstawie badania konkretnego wypadku lub incydentu morskiego (zawarte w raportach, o których mowa we wcześniej opisanych przepisach). Drugim rodzajem zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, są zalecenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, tzw. „zalecenia zbiorcze” przygotowywane na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich.

Oba rodzaje zaleceń nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy.

Art. 45 projektu ustawy stanowi podstawę dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia szczegółowego zakresu raportów sporządzanych przez Komisję, zaś art. 46 stanowi podstawę do przeprowadzenia przez Komisję ponownego badania wypadku lub incydentu morskiego, po ogłoszeniu raportu końcowego lub uproszczonego. Podstawą do przeprowadzenia ponownego badania jest późniejsze ujawnienie faktów lub dowodów, dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, nieznanymi Komisji, a które mogłyby mieć istotny wpływ na wynik badania.

Rozdział 5 (art. 47 – 50) projektu ustawy określa obowiązki innych niż Komisja podmiotów związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich

Art. 47 projektu ustawy nakłada na każdego, kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem wypadku lub incydentu morskiego obowiązek niezwłocznego powiadomienia o tym najbliższego terenowego organu administracji morskiej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarki Wojennej, Straży

Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej lub innej służby ustawowo powołanej do niesienia pomocy. Te zaś podmioty obowiązane są do niezwłocznego powiadomienia Komisji o wypadku lub incydencie morskim.

Przepis ten nakłada także na armatora i kapitana statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski, obowiązek niezwłocznego powiadomienia o wypadku lub incydencie morskim Komisji oraz kapitanatu pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, a także zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego. Podobne obowiązki spoczywać według projektu ustawy będą na podmiocie zarządzającym portem i użytkowniku infrastruktury portowej.

W ostatnim ustępie tego artykułu przewidziane jest upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej, w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego.

W art. 48 projektu organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż Pożarna obowiązane zostały do udzielania Komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Dwa kolejne przepisy tego rozdziału, art. 49 i 50 projektu ustawy, nakładają na osoby dysponujące środkami łączności mogącymi pomóc w przekazaniu wiadomości dotyczącej wypadku lub incydentu morskiego, a także środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami o śladach mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego obowiązek ich niezwłocznego udostępnienia na żądanie Komisji. Osoby dysponujące informacjami związanymi z wypadkiem lub incydemtem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego obowiązane są do ich zachowania, zapobieżenia ich nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji.

Ponadto osoby dysponujące innymi urządzeniami niż wcześniej wymienione, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z badaniem wypadku lub incydentu morskiego mają obowiązek zapobieżenia wprowadzaniu zmian w tych urządzeniach i zachowania ich do czasu poinformowania przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia badania, nie dłużej jednak niż przez 3 miesiące od dnia wypadku lub incydentu morskiego.

Rozdział 6 (art. 51 – 53) projektu ustawy określa kary pieniężne

Przepisy dotyczące kar pieniężnych zawarte w projekcie ustawy wprowadzają odpowiedzialność finansową za naruszenie norm przewidzianych w ustawie dotyczących badania wypadków i incydentów morskich. Karom podlegają wszystkie podmioty (ustawa używa podmiotu powszechnego „kto” – art. 51 ust. 1 projektu ustawy), które naruszają przepisy projektowanej ustawy.

Organem właściwym do wymierzania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów ustawy, ustanawia się ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Środki z przedmiotowych kar zasilą budżet państwa.

Przepisy rozdziału 6 projektu ustawy implementują art. 22 dyrektywy 2009/18/WE.

Rozdział 7 (art. 54 – 56) projektu ustawy zawiera przepisy zmieniające

Art. 54 projektu ustawy poświęcony jest zmianom w ustawie o izbach morskich. Działalność izb morskich, jako działalność quasi sądowa, będzie prowadzona niezależnie od czynności podejmowanych przez Komisję. Oba organy, pomimo różnego charakteru prowadzonej działalności, mogą jednak, w pewnym zakresie, zajmować się ustalaniem okoliczności i przyczyn zaistnienia wypadków morskich. Dlatego też, aby ograniczyć dublowanie się działań obu organów, ograniczony został zakres badania wypadków przez izby tylko do spraw, które będą zgłaszane na wniosek zainteresowanych podmiotów, a pozbawiono izby możliwości działania z urzędu w tych sprawach.

Art. 55 projektu ustawy dotyczy zmian w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Przepis ten wprowadza zmiany w art. 66 kodeksu morskiego, nakładając na kapitana każdego statku obowiązek niezwłocznego zawiadomienia o wypadku morskim Komisji. Usunięto z kodeksu morskiego istniejący do tej pory obowiązek poinformowania o wypadku izby morskiej. Ponadto projekt ustawy

nakłada na kapitana statku obowiązek udzielenia, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu portu, wyjaśnień o każdym wypadku morskim.

W dalszej części art. 55 projektu przewidziane zostały zmiany w art. 229 kodeksu morskiego, regulującym świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym przez stacje pilotowe. Z poprzedniego brzmienia przepisu usunięto sprawy szkoleń pilotów i przesunięto je do art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim, która reguluje całościowo kwalifikacje (w tym szkolenia) załóg statków morskich, jachtów komercyjnych i pilotów. Dokonanie tego rodzaju zmian podyktowane było przedmiotem skargi, jaka wpłynęła niedawno do Rzecznika Praw Obywatelskich na utrudniony dostęp do zawodu pilota. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w trosce o prawidłowość szkolenia kandydatów na pilotów uznał, iż niezbędne jest jak najszybsze dokonanie zmian w tym zakresie w wymienionym wyżej przepisie kodeksu morskiego.

Ostatnią zaproponowaną zmianą w kodeksie morskim jest uchylenie paragrafu 2 w art. 249, zawierającego delegację ustawową nakazującą Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrom właściwym do spraw wewnętrznych i finansów wydanie rozporządzenia o podziale wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy załogi jednostek biorących udział w ratownictwie mienia.

Trzecią ustawą zmienianą w tym rozdziale projektu ustawy, w art. 56, jest przyjęta przez Parlament RP w sierpniu 2011 r. ustawa o bezpieczeństwie morskim. Ustawa ta wdraża postanowienia szeregu dyrektyw należących do tego samego pakietu Erika III, co dyrektywa 2009/18/WE, której postanowienia wdraża projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Z tego względu w trosce o kompletność wdrożenia przepisów prawa europejskiego pochodzących ze wspomnianego pakietu dyrektyw i z uwagi na pewne nieścisłości, jakie wystąpiły podczas procedowania ustawy o bezpieczeństwie morskim, zauważone w okresie *vacatio legis* tej ustawy, proponuje się wprowadzenie do niej kilku niezbędnych poprawek, w tym uzupełnienie załącznika do ustawy o opłaty przewidziane w przepisach materialnych, a nieumieszczone w jej załączniku.

Rozdział 8 (art. 57 – 63) projektu ustawy określa przepisy przejściowe, dostosowujące i wejście w życie ustawy

W art. 57 projektu ustawy określona została procedura postępowania izb morskich w sprawach wypadków morskich, które zaistniały przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, zaś przepis art. 58 określił, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie nowej ustawy na podstawie przepisów ustaw o izbach morskich i o bezpieczeństwie morskim, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 59 projektu ustawy zachowuje funkcjonowanie stacji pilotowych, o których mowa w zmienianym art. 229 kodeksu morskiego. Art. 60 projektu zachowuje w mocy wymienione w tym przepisie rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Zaś art. 61 projektu ustawy zachowuje ważność dokumentów kwalifikacyjnych pilotów morskich, wydanych przed dniem wejścia w życie zmienianego w art. 56 pkt 12 artykułu 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim, na czas, na jaki zostały wydane.

Art. 62 projektu ustawy wprowadza przepisy dotyczące tzw. reguły wydatkowej, zgodnie z art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), i przewiduje maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy w latach 2012 – 2021 oraz mechanizmy korygujące w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. Przepis ten wyznacza ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu tych wydatków.

W projekcie nie przewidziano przepisów przejściowych dotyczących powołania po raz pierwszy Komisji, bowiem minister właściwy do spraw gospodarki morskiej już od dnia ogłoszenia ustawy będzie mógł dokonać czynności zmierzających do wyznaczenia członków Komisji z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Ponadto minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie mógł podjąć wszelkie działania niezbędne w celu organizacji Komisji po ogłoszeniu ustawy.

Ostatni 63 artykuł projektu ustawy ustala termin jej wejścia w życie po upływie 30 dni od jej ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu art. 56 pkt 12, który ma wejść w życie dopiero po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, tym samym nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa”, przedmiotowy projekt założeń projektu ustawy był zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem założeń nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem założeń w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy został zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Ponadto podczas prac nad projektem ustawy nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia, w celu uzyskania opinii, Europejskiemu Bankowi Centralnemu lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Przepisy projektowanej ustawy będą oddziaływać na:

- 1) armatorów;
- 2) kapitanów statków morskich;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) administrację morską;
- 5) instytucje klasyfikacyjne;
- 6) służby ratownicze;
- 7) izby morskie;
- 8) podmioty zarządzające portami;
- 9) użytkowników infrastruktury portowej.

Prowadzenie przez Komisję badania wypadków lub incydentów morskich nie powinno mieć wpływu na sądową oraz dochodzeniową działalność prowadzoną przez inne organy. Członkom Komisji powinno być jednak przyznane pierwszeństwo w dostępie do miejsca zaistnienia wypadku.

Działalność izb morskich, jako działalność sądowa powinna być prowadzona niezależnie od czynności podejmowanych przez Komisję. Takie rozwiązanie wynika z różnego charakteru prowadzonej działalności, bowiem Komisja będzie właściwa jedynie w kwestiach badania i ustalania przyczyn zaistniałego wypadku lub incydentu morskiego i nie będzie zajmowała się ustalaniem stopnia winy lub kwestii dotyczących odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Takie wyraźne rozróżnienie pomiędzy badaniem prowadzonym przez Komisję a dochodzeniem prowadzonym przez izby morskie, sądy, organy prokuratury jest wymagane przez wdrażaną dyrektywę 2009/18/WE.

## II. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

### 1. Konsultacje projektu założeń projektu ustawy.

Projekt założeń, na podstawie których opracowano niniejszy projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Urząd Morski w Gdyni;
- 2) Urząd Morski w Słupsku;
- 3) Urząd Morski w Szczecinie;
- 4) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 5) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR;
- 6) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni;
- 7) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni;
- 8) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie;
- 9) Akademia Morska w Szczecinie;
- 10) Akademia Morska w Gdyni;
- 11) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
- 12) Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 14) Konfederacja Pracodawców Polskich;
- 15) Det Norske Veritas Polska;
- 16) Germanischer Lloyd Polska;
- 17) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 19) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 20) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 21) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 22) Związek Armatorów Polskich;
- 23) Polska Żegluga Bałtycka;

- 24) Polska Żegluga Morska;
- 25) Unibaltic;
- 26) Rem-Service. Sp. z o.o.;
- 27) Unity Line Sp. z o.o.;
- 28) Polskie Linie Oceaniczne;
- 29) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 30) Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.;
- 31) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 32) Zarząd Portu Elbląg;
- 33) Zarząd Portu Police;
- 34) Zarząd Portu Darłowo;
- 35) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 36) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 37) Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa;
- 38) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
- 39) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 40) Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych;
- 41) Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- 42) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- 43) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”.

W toku konsultacji społecznych dotyczących założeń projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich uwagi zgłosili: Polska Żegluga Morska, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i Związek Armatorów Polskich. Uwagi dotyczyły między innymi braku definicji jachtu rekreacyjnego, statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, szybkiego statku pasażerskiego – uwagi te zostały uwzględnione, przez wprowadzenie definicji spójnych z obowiązującą ustawą o bezpieczeństwie morskim.

Uwagi dotyczące braku regulacji odnośnie do organu uprawnionego do wymierzania kar pieniężnych, również zostały uwzględnione. Organem

uprawnionym do wymierzania kar będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Nie uwzględniono uwag Polskiej Żeglugi Morskiej w zakresie uwzględnienia w założeniach powiązań Komisji i Izb Morskich, ponieważ badania prowadzone przez Komisję są całkowicie niezależne i niepowiązane z dochodzeniem w izbach.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zwrócił uwagę na fakt, że badanie wypadku lub incydentu morskiego nie powinno powodować przestoju statku w porcie. Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono przepis, iż badanie wypadku lub incydentu morskiego powinno zostać przeprowadzone w taki sposób, aby nie powodować nieuzasadnionego przestoju statku w porcie. Komisja została równocześnie uprawniona do zatrzymania statku w porcie na okres niezbędny do zakończenia badania, nie dłużej niż 24 godziny.

Projekt niniejszej ustawy, zgodnie z nadesłanymi uwagami, został również uzupełniony o przepis zobowiązujący podmioty, do których Komisja przesłała zalecenia bezpieczeństwa, do udzielenia informacji przewodniczącemu Komisji odnośnie do ich realizacji. Projekt ustawy przewidział na złożenie takich informacji termin 6 miesięcy od daty ogłoszenia raportu. Osoba zobowiązana do wykonania zaleceń, w przypadku nieudzielenia informacji lub niezastosowania się do zaleceń wynikających z raportu podlegać będzie karze określonej w projekcie ustawy.

Nie uwzględniono uwag dotyczących wymogu stawianego przewodniczącemu Komisji posiadania 5-letniego doświadczenia w pracy na statkach, z uwagi na fakt, że okres 5 lat jest zbyt krótki, aby uzyskać odpowiednią wiedzę i doświadczenie do kierowania organem badającym wypadki i incydenty morskie.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zgłosiła uwagę dotyczącą zastosowania ustawy do wszystkich polskich marynarzy uwikłanych w wypadki morskie na statkach o obcej przynależności. Związek zaproponował, aby wprowadzić obowiązek badania przez Komisję także tego rodzaju wypadków. Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza pojęcie „państwa istotnie zainteresowanego”, które oznacza między innymi państwo, którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli

śmierć lub doznali uszkodzenia ciała albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a przepisy międzynarodowe wyrażone w Kodeksie badania wypadków nie nakładają na państwo, którego obywatelem jest marynarz, obowiązku kierowania badaniem, umożliwiając natomiast uczestniczenie w badaniu prowadzonym przez inne państwo, jako państwo zainteresowane. Z takiego rozwiązania będzie mogła korzystać też i Komisja. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że we flotach armatorów różnych państw, na całym świecie, pływa około 40 tys. polskich marynarzy. Nałożenie na Komisję obowiązku badania wszystkich wypadków, z udziałem polskich marynarzy stanowiłoby ogromne obciążenie dla budżetu państwa.

Pozostałe uwagi o charakterze redakcyjnym i porządkującym zostały w całości uwzględnione.

## 2. Konsultacje projektu ustawy

Projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, w ramach konsultacji społecznych, 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) RINA Poland;
- 6) Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
- 7) Polski Związek Żeglarski;
- 8) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 9) Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”;
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 11) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 12) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich;
- 13) Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni;
- 14) Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
- 15) Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.z o.o.;

- 16) Związek Rybaków Polskich w Ustce;
- 17) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 18) Związek Armatorów Polskich;
- 19) Polska Żegluga Morska;
- 20) Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
- 21) Unibaltic;
- 22) Rem-Service. Sp. z o.o.;
- 23) Unity Line Sp. z o.o.;
- 24) Akademia Morska Szczecin;
- 25) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 26) Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.;
- 27) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 28) Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg;
- 29) Zarząd Portu Elbląg;
- 30) Zarząd Portu Police;
- 31) Zarząd Portu Darłowo.

Ponadto projekt wysłano do konsultacji do urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Izb morskich w Gdyni i Szczecinie oraz Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego.

W toku konsultacji społecznych swoją opinię o nowej ustawie wyrazili: Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, Polskie Ratownictwo Okrętowe, Polski Rejestr Statków, Polska Żegluga Morska, Polski Związek Żeglarski, Zarząd Portu Gdynia, Akademia Morska Szczecin, Urząd Morski Gdynia, Urząd Morski Szczecin, Izba Morska Szczecin, Odwoławcza Izba Morska Gdynia oraz Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.

Wiele ze zgłoszonych uwag dotyczyło zawartych w projekcie ustawy definicji wypadków morskich. Uwagi te nie mogły być jednak uwzględnione, gdyż definicje ustawowe oparte zostały na obligatoryjnych definicjach wynikających z Kodeksu badania wypadków i dyrektywy 2009/18/WE, a te nie mogły być dowolnie interpretowane.

Nie uwzględniono uwagi Polskiego Ratownictwa Okrętowego dotyczącej braku zasadności badania przez Komisję wypadków promów pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, gdyż dyrektywa, którą wdraża ustawa, nakazuje prowadzić takie badanie. Nie można było również uwzględnić uwag Polskiego Rejestru Statków dotyczących jednolitego użycia w projekcie ustawy zwrotów „instytucja klasyfikacyjna” i „uznana organizacja”, gdyż w projekcie świadomie posłużono się obydwoma pojęciami, użytymi w różnych znaczeniach w katalogu uprawnień inspektorów dochodzeniowych z art. 8 ust. 4 lit. h) dyrektywy 2009/18/WE oraz wynikający z definicji z Kodeksu badania wypadków paragraf 2.12.

Uwzględniono natomiast jedną z uwag Polskiego Związku Żeglarskiego co do wysokości opłaty za kontrole podmiotów wykonujących przeglądy techniczne, w związku ze zmienianym w art. 56 projektu ustawy załącznikiem do ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Uwzględniono uwagi przekazane przez Akademię Morską w Szczecinie w sprawie zasad szkolenia pilotów morskich. Uwagi te zbiegły się z wcześniej podnoszonymi uwagami Rzecznika Praw Obywatelskich w sprawie trudności w dostępie do wykonywania zawodu pilota. Uwzględniając te wszystkie uwagi wprowadzono do przepisów zmieniających projektu ustawy, do art. 56, nowy punkt 12 zawierający propozycję nowego brzmienia art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim. W przepisach tego artykułu sprawy szkolenia pilotów powierzono „ośrodkom szkolenia pilotów”, uznawanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, opisując szczegółowo wymagania, jakie powinny spełnić osoby ubiegające się o wydanie dokumentów stwierdzających kwalifikacje pilotowe.

Ze zmianami w tym artykule powiązana jest zmiana, jakiej dokonano w art. 229 kodeksu morskiego, zaproponowana w art. 55 niniejszego projektu. Polega ona na usunięciu z art. 229 kodeksu morskiego części przepisu odnoszącego się do szkolenia pilotów. Usunięto go w tym celu, aby sprawy szkolenia pilotów znalazły się tylko w jednym miejscu, a mianowicie w ustawie o bezpieczeństwie morskim, która zajmuje się kompleksowo kwalifikacjami (w tym szkoleniami) członków załóg statków morskich oraz załóg jachtów komercyjnych.

Nie uwzględniono uwag przysłanych przez Urząd Morski w Gdyni, dotyczących warunku wykształcenia dla ekspertów działających na rzecz Komisji i braku niezależności Komisji, gdyż projektowane przepisy ściśle opierają się na konsultowanych założeniach przyjętych przez Radę Ministrów w lipcu 2011 r., w trakcie których tego rodzaju uwag nie było. Nie odniesiono się natomiast do uwag dotyczących siedziby Komisji, którą według zgłaszających uwagi nie powinna być Warszawa; to zagadnienie nie zostało jeszcze w ramach wewnętrznych uzgodnień w resorcie rozwiązane.

W projekcie ustawy uwzględniono kilka uwag Urzędu Morskiego w Szczecinie, między innymi dotyczących wprowadzenia pojęcia „infrastruktury zapewniającej dostęp do portu” (czyli m.in. falochronów i oznakowania nawigacyjnego torów wodnych) do definicji w przepisie art. 2 projektu ustawy oraz zmiany w art. 54, korygującej przepis z art. 21 ust. 1 pkt 5 ustawy o izbach morskich.

Nie została uwzględniona uwaga Izby Morskiej w Szczecinie, która proponowała zachowanie wszczęcia postępowania na wniosek delegata ministra. Nie byłoby to zgodne z założeniami projektu ustawy. Uwzględnionych natomiast zostało kilka uwag zgłoszonych do projektu przez Odwoławczą Izbę Morską w Gdyni. Zmodyfikowano część definicji wypadku morskiego, w ten sposób, aby objąć nią również „poważny wypadek” z następstwem w postaci zanieczyszczenia środowiska. Rozszerzono definicję „wypadku morskiego”, który powinien funkcjonować w ustawie o izbach morskich, o świadome działania lub zaniechania członków załogi statku (te które zostały wyłączone z definicji legalnych w ustawie o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich).

Nie uwzględniono natomiast sugestii Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni o nałożenie na PKBWM obowiązku przekazywania materiałów pozyskanych w trakcie badania wypadku izbom morskim oraz pozostawienia uprawnienia delegatowi ministra do składania wniosków o wszczęcie postępowania.

Do projektu ustawy wprowadzono też szereg zasadnych uwag Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, które dotyczyły przede wszystkim poprawności legislacyjnej niektórych przepisów, a także relacji nowo utworzonego organu badania wypadków do istniejących izb morskich. Nie



uwzględniono jednak propozycji Komisji dodania w ustawie o izbach morskich nowego rozdziału rozszerzającego kognicję izb o orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej członków załóg statków i pilotów. Włączenie nowych przepisów regulujących odpowiedzialność zawodową marynarzy w szerokim znaczeniu do Działu III ustawy dotyczącego postępowania w sprawach z wypadków morskich nie wydaje się właściwe. Te i inne proponowane przez Komisję zmiany w ustawie o izbach morskich będą wnikliwie rozpatrzone i kompleksowo ujęte w nowej lub znowelizowanej ustawie o izbach morskich, nad którą początek prac zaplanowano na drugą połowę 2012 r.

### III. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na:

1. Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewidywany koszt powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r. wyniesie ok. 1,27 mln zł.

Szczegółowe koszty powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r.:

- A. W 2012 r. konieczne będzie poniesienie kosztów jednorazowych związanych z powołaniem nowego organu – wyposażenie stanowisk pracy w niezbędny sprzęt techniczny i biurowy – jednorazowe wyposażenie techniczne siedziby Komisji oraz przygotowanie do pracy powinno zawierać, w szczególności:
  - a) wstępne szkolenie kandydatów do pracy w Komisji – 50 tys. zł,
  - b) serwer komputerowy – 4,5 tys. zł,
  - c) komputery stacjonarne z oprogramowaniem – 10 tys. zł,
  - d) ekrany LCD 24” – 7 tys. zł,
  - e) komputery przenośne z oprogramowaniem i osprzętem peryferyjnym – 20 tys. zł,
  - f) telefony stacjonarne, w tym jeden z możliwością rejestrowania przeprowadzanych rozmów – 0,9 tys. zł,
  - g) telefony komórkowe wielozakresowe (4 zakresy – ze względu na możliwość rozmów na całym świecie) z możliwością połączenia z siecią Wi-Fi – 8,5 tys. zł,

- h) fotokopiarka kolorowa format A3 – 20 tys. zł,
- i) cyfrowe aparaty fotograficzne – 8 tys. zł,
- j) stacja odczytu map ECDIS wraz z oprogramowaniem – 20 tys. zł,
- k) meble biurowe oraz szafa metalowa – ogniotrwała – 2,5 tys. zł,
- l) oprogramowania do odczytu urządzeń VDR („czarnych skrzynek”) różnych producentów – 13,5 tys. zł,
- m) rzutnik multimedialny – 7 tys. zł,
- n) odzież ochronna dla członków Komisji – 3,3 tys. zł,
- o) latarki, lampy – 3 tys. zł,
- p) walki talki / UKF z zasilaczem – 3 tys. zł.

Szacowany koszt wynosi około 0,2 mln zł.

- B. Koszty zatrudnienia od dnia 1 czerwca 2012 r. członków Komisji w 2012 r. bez pochodnych, bez dodatku z tytułu wysługi lat oraz wynagrodzeń za dyżury wyniosą 210 000 zł. Do powyższej kwoty wynagrodzeń dla członków Komisji należy doliczyć dodatek z tytułu wysługi lat oraz wynagrodzenie za dyżury, łącznie w wysokości 103 000 zł. Dodatkowo, do powyższych kwot należy doliczyć pochodne, które stanowią 19,64% kosztów wynagrodzenia.

Pochodne pracodawcy od wynagrodzeń wynoszą w chwili obecnej 19,64% od wynagrodzenia brutto. Przewidywany koszt pochodnych od wydatków na wynagrodzenia za 7 miesięcy 2012 r. szacuje się na kwotę 61 500 zł.

Planowane miesięczne wynagrodzenie brutto łącznie z wynagrodzeniem za dyżury dla poszczególnych członków Komisji wyniesie: przewodniczący – 11 000 zł, zastępca przewodniczącego – 10 000 zł, sekretarz – 9 300 zł, dwóch członków po 7 200 zł.

Wysokość planowanych wydatków na wynagrodzenia miesięczne została ustalona w oparciu o tabelę B – stanowisk, kwot wynagrodzenia zasadniczego i dodatku funkcyjnego oraz kwalifikacji członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zamieszczonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 lutego 2010 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników

niebędących członkami korpusu służby cywilnej zatrudnionych w urzędach administracji rządowej i pracowników innych jednostek (Dz. U. Nr 27, poz. 134, z późn. zm.).

- C. Koszty przeprowadzonych badań w 2012 r. (od dnia 1 czerwca 2012 r. – od rozpoczęcia działalności) oraz działalności bieżącej i koszty eksploatacyjne – 0,4 mln zł.

Dodatkowo w 2012 r. konieczne będzie poniesienie kosztów związanych z doposażeniem Komisji w:

- a) samochody – 2 sztuki – 220 tys. zł,
- b) ploter kolorowy format A0 – 65 tys. zł,
- c) bibliotekę fachową (wydawnictwa IMO, wydawnictwa BHMW, wydawnictwa Admiralicji Brytyjskiej, przepisy towarzystw klasyfikacyjnych, przepisy prawne, instrukcje obsługi urządzeń okrętowych, słowniki) – 30 tys. zł.

W budżecie państwa, w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na 2012 r. zabezpieczone zostały środki finansowe na powołanie i funkcjonowanie Komisji w 2012 r. (pkt A – 181,2 tys. zł oraz pkt C – 400 tys. zł). Jednakże w ustawie budżetowej na rok 2012 nie uwzględniono środków na wynagrodzenia dla członków Komisji. Po przyjęciu przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zwróci się do Rady Ministrów o uruchomienie środków z rezerwy na zmiany organizacyjne i nowe zadania, z przeznaczeniem na zatrudnienie i wynagrodzenia. W części 21 budżetu państwa na rok 2012 nie zostało zapewnione pokrycie kosztów zakupu samochodów, plotera oraz biblioteki fachowej (na kwotę 315 tys. zł). Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmie starania, aby środki na zakup samochodów, plotera i biblioteki fachowej (łącznie 315 tys. zł) zostały wygospodarowane w ramach wydatków zaplanowanych na rok 2012 w części 21 – Gospodarka morską, mając na uwadze, że brak zapewnienia ww. środków w 2012 r. może uniemożliwić wykonywanie obowiązków Komisji. W przypadku braku takiej możliwości, zakupy te

zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013.

Coroczne koszty eksploatacyjne i funkcjonowania Komisji – od 2013 r. i w latach następnych – około 2,3 mln zł stanowią, w szczególności:

- a) coroczne koszty zatrudnienia bez pochodnych, wraz z wynagrodzeniem za pełnione dyżury (około 536 tys. zł rocznie), w kwocie tej nie zostały uwzględnione pochodne, które stanowią około 19,64% kosztów wynagrodzenia (za 12 miesięcy 2013 r. szacuje się na kwotę 105 300 zł oraz pochodne od dodatkowego wynagrodzenia rocznego za 2012 r. wypłacanego w 2013 r. na kwotę 3 700 zł) oraz dodatkowe wynagrodzenie roczne,
- b) koszt obsługi administracyjnej Komisji – 125 tys. zł,
- c) koszty obsługi transportowej – 50 tys. zł,
- d) koszty delegacji związanych z badaniami wypadków lub incydentów morskich – 160 tys. zł,
- e) udział w międzynarodowych forach i sesjach dotyczących badań wypadków lub incydentów morskich – 55 tys. zł,
- f) niezbędne szkolenia członków Komisji – 95 tys. zł,
- g) koszt prowadzenia badań w ciągu roku – 730 tys. zł,
- h) wynagrodzenia dla powoływanych dodatkowo ekspertów i prowadzonych badań w miejscu wypadku lub incydentu oraz niezbędnych analiz – 350 tys. zł rocznie,
- i) prenumerata wydawnictw towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez Rzeczpospolitą Polską, prenumerata fachowych wydawnictw o bezpieczeństwie żeglugi, wydawnictw BHMW, wydawnictw IMO oraz wydawnictw Admiralicji Brytyjskiej (uzupełnienia oraz nowe wydawnictwa) – 30 tys. zł,
- j) bieżące wyposażenie członków Komisji – 15 tys. zł.

W budżecie na 2013 r. i lata następne należy doliczyć koszt dodatkowego wynagrodzenia rocznego (tzw. „trzynastka”). Wydatek dotyczący dodatkowego rocznego wynagrodzenia, który wystąpi w 2013 r. wyniesie

około 19.500 zł brutto. Ww. wydatek zostanie sfinansowany w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013 i lata następne.

Koszty dyżurów telefonicznych przez członków Komisji zostały uwzględnione w kosztach zatrudnienia.

W przyszłości, w budżecie na lata następne, należy doliczyć dodatkowy koszt przeprowadzenia certyfikacji w celu uzyskania certyfikatu jakości wydanego przez uznaną organizację – koszt uzyskania certyfikatu 45 tys. zł w 2013 r. (wraz ze sporządzeniem Księgi Systemu Zarządzania Jakością) oraz corocznie od 2014 r. 6 tys. zł za potwierdzanie certyfikacji. Ww. wydatki zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013 i lata następne.

W związku z tym, że planowane powołanie Komisji przewidziane jest na 7 miesięcy roku budżetowego, należy uwzględnić fundusz płac 7 miesięcy w pierwszym roku działalności.

Obsługę administracyjną Komisji, w tym sekretariat, zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w ramach korpusu służby cywilnej. Wydatki związane z kosztami za obsługę administracyjną (1 etat) będą zapewnione w ramach części 21 budżetu państwa.

Należy podkreślić, iż koszty prowadzonych badań przez Komisję, są całkowicie odrębne i niezależne od kosztów ponoszonych przez inne podmioty (sądy, Policję, prokuraturę czy izby morskie). Zapewnienie takiej odrębności od innych podmiotów, które prowadzą dochodzenie, m.in. w celu przypisania winy i określenia odpowiedzialności, ma na względzie realizację celu implementowanej dyrektywy 2009/18/WE, jakim jest zapewnienie Komisji funkcjonalnej oraz przedmiotowej niezależności.

Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa. W stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów ustawa nie spowoduje zmniejszenia dochodów budżetu państwa.

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

## 2. Rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie wywierała wpływu na rynek pracy.

3. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana ustawa nie będzie wywierała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

#### IV. Wskazanie źródeł finansowania

Przewidywany koszt powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r. wyniesie ok. 1,27 mln zł.

W budżecie państwa, w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na 2012 r. zabezpieczone zostały środki finansowe na powołanie i funkcjonowanie Komisji w 2012 r. (str. 8 cz. III pkt A – 181,2 tys. zł oraz str. 9 cz. III pkt C – 400 tys. zł). Jednakże w ustawie budżetowej na rok 2012 nie uwzględniono środków na wynagrodzenia dla członków Komisji. Po przyjęciu przez Sejm RP ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zwróci się do Rady Ministrów o uruchomienie środków z rezerwy na zmiany organizacyjne i nowe zadania, z przeznaczeniem na zatrudnienie i wynagrodzenia. W części 21 budżetu państwa na 2012 r. nie zostało zapewnione pokrycie kosztów zakupu samochodów, plotera oraz biblioteki fachowej (na kwotę 315 tys. zł). Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmie starania, aby środki na zakup samochodów, plotera i biblioteki fachowej (łącznie 315 tys. zł) zostały wygospodarowane w ramach wydatków zaplanowanych na rok 2012 w części 21 – Gospodarka morska, mając na uwadze, że brak zapewnienia ww. środków w 2012 r. może uniemożliwić wykonywanie obowiązków Komisji. W przypadku braku takiej możliwości, zakupy te zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013.

Koszty związane z powołaniem i funkcjonowaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich powinny być sfinansowane od 2013 r. w ramach limitu wydatków przyznanego dla dysponenta części 21 – gospodarka morska, zaplanowanego w ustawie budżetowej na dany rok.

Podstawowym zadaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jest badanie wypadków i incydentów morskich. W związku z powyższym, mając na uwadze art. 50 ust. 1 pkt 3 ustawy o finansach publicznych, podstawowym celem ww. zadania, będzie efektywne prowadzenie badań wypadków i incydentów morskich oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa morskiego poprzez identyfikowanie przyczyn wypadków i incydentów morskich. Miernikiem będzie stosunek ilości raportów wydanych przez Komisję do ilości badań wypadków lub incydentów morskich podjętych przez Komisję. Wartość miernika powinna wynosić 100%.

Zgodnie z art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”, w projektach ustaw, których skutkiem finansowym może być zmiana poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów, należy określić w treści projektu maksymalny limit tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy, w podziale na budżet państwa, jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych. Dodatkowo, zgodnie z art. 50 ust. 4 i 5 ustawy o finansach publicznych, projekty ustaw zawierać muszą przepisy normujące mechanizmy korygujące, które będą miały zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, jak i określać właściwy organ, który monitoruje wykorzystanie limitu wydatków na wykonywanie zadania publicznego przez jednostki sektora finansów publicznych oraz odpowiada za wdrożenie tych mechanizmów korygujących.

Maksymalny limit wydatków wyrażony kwotowo na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy przedstawia tabela poniżej.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1,270	2,310	2,368	2,427	2,488	2,550	2,611	2,674	2,738	2,803
tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł

W przedstawionych powyżej kwotach została uwzględniona (od 2014 r.) CPI – dynamika średnioroczna, określona w wytycznych MF dotyczących jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa powyżej, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na: wykorzystaniu innych rozwiązań technologicznych w zakresie funkcjonowania Komisji, racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań, obniżeniu kosztów zewnętrznej obsługi, przy jednoczesnym zapewnieniu, że nadrzędny cel, dla którego została powołana Komisja, zostanie zachowany oraz mając na względzie zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Komisji i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi.

Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenia mechanizmów korygujących jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.



TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		PROJEKT USTAWY O PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW MORSKICH			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH <sup>1)</sup> :		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ <sup>2)</sup>					
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu UE <sup>3)</sup>	Koniec zność wdrożenia T / N	Jedno stka redakcyjna / Nr strony projektu	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
<b>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.</b>					
<i>Artykuł 1</i> <b>Przedmiot</b>	1. Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, a co za tym idzie ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości poprzez: a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn oraz b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie	T	10, 12, 19,20, 21,22	<b>Art. 17.</b> 1. Celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawa stanu bezpieczeństwa morskiego. <b>Art. 19.</b> 1. Komisja ustala, niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim, czy doszło do wypadku lub incydentu morskiego. 2. Komisja przystępuje do badania wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż 2 miesiące od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego. <b>Art. 36.</b> 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza raport końcowy.	

	<p>bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.</p> <p>2. Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (zwane dalej „organem dochodzeniowym”) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.</p>			<p>2. Raport końcowy powinien zawierać:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym informacje o rannych, ofiarach śmiertelnych lub zanieczyszczeniu środowiska;</li> <li>2) określenie państwa bandery statku, jego właściciela, armatora, operatora, oraz instytucji klasyfikacyjnej;</li> <li>3) informacje dotyczące uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim statków, ich wymiary i moc maszyn, a także informacje dotyczące członków załogi, w szczególności zakres ich obowiązków oraz okres zaokrętowania;</li> <li>4) opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego;</li> <li>5) analizę i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego, w tym czynników mechanicznych, ludzkich lub organizacyjnych;</li> <li>6) omówienie wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania;</li> <li>7) zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w art. 44 ust.2, - gdy jest to wskazane.</li> </ol> <p>3. Komisja ogłasza raport końcowy, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.</p> <p><b>Art. 16.</b> 1. Komisja nie rozstrzyga o winie lub o odpowiedzialności</p> <p><b>Art. 43.</b> 3. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy.</p> <p><b>Art.40.</b> 1. W raporcie końcowym, uproszczonym, oraz tymczasowym Komisja podaje przyczyny wypadku lub incydentu morskiego, o ile są znane, bez względu na to, czy treść zawarta w raporcie może być podstawą ustalenia przez inne podmioty odpowiedzialności lub winy.</p> <p>2. Raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.</p>	
<p><b>Artykuł 2</b> <b>Zakres</b> <b>stosowania</b></p>	<p>1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dotyczą statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich;</li> <li>b) mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich zgodnie z definicją zawartą w UNCLOS; lub</li> <li>c) dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich.</li> </ol>	T	9	<p><b>Art. 15.</b> 1. Komisja bada wypadki i incydenty morskie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) w których uczestniczył: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) statek o polskiej przynależności,</li> <li>b) statek o obcej przynależności, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym,</li> <li>c) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa</li> </ol> </li> </ol>	

				<p>członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>2) w stosunku do których Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym w rozumieniu art. 21 ust. 3.</p>	
	<p>2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które dotyczą wyłącznie:</p> <p>a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa członkowskiego lub użytkowanych przez to państwo, używanych wyłącznie w specjalnej służbie państwowej;</p> <p>b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych niewykorzystywanych do celów handlowych, o ile nie są lub nie będą obsadzone załogą i nie przewożą lub nie będą przewozić w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;</p> <p>c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;</p> <p>d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów;</p> <p>e) stałych platform wiertniczych.</p>	T	9,10,	<p><b>Art. 15. 2.</b> Komisja nie bada wypadków i incydentów morskich:</p> <p>1) w których uczestniczyły wyłącznie:</p> <p>a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji,</p> <p>b) statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji,</p> <p>c) statki żeglugi śródlądowej, jeśli wypadek miał miejsce na wodach śródlądowych, w rozumieniu ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145),</p> <p>2) w których uczestniczyły wyłącznie:</p> <p>a) inne, niż określone w pkt 1 lit. a, statki będące własnością państwa lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych,</p> <p>b) statki rybackie o długości całkowitej do 15 m,</p> <p>c) jachty rekreacyjne</p> <p>- z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;</p> <p>3) na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.</p>	
<p><b>Artykuł 3</b> <b>Definicje</b></p>	<p>Do celów niniejszej dyrektywy:</p> <p>1) „kodeks dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO” oznacza Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów, stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. w aktualnym brzmieniu;</p> <p>2) następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO:</p> <p>a) „wypadek morski”;</p> <p>b) „bardzo poważny wypadek morski”;</p> <p>c) „incydent morski”;</p> <p>d) „dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim”;</p> <p>e) „państwo kierujące dochodzeniem”;</p> <p>f) „państwo żywotnie zainteresowane”;</p>	T	1,2,3, 22	<p><b>Art. 2. 1.</b> Ilekroć w ustawie jest mowa o:</p> <p>1) wypadku morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, mające związek z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:</p> <p>a) śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka,</p> <p>b) zaginięcia człowieka przebywającego na statku,</p> <p>c) zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób,</p> <p>d) uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw,</p> <p>e) wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenia uszkodzenia kadłuba,</p> <p>f) wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze</p>	

	<p>3) termin „poważny wypadek” należy rozumieć zgodnie ze zaktualizowaną definicją zawartą w okólniku MSC-MEPC.3 Circ.3 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 grudnia 2008 r.;</p> <p>4) „Wytyczne IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego” oznaczają wytyczne zawarte w rezolucji LEG.3(91) komitetu prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. oraz zatwierdzone przez organ zarządzający Międzynarodowej Organizacji Pracy na swojej 296. sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.;</p> <p>5) terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE.</p> <p>6) „rejestrator danych z podróży” (zwany dalej „VDR”) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji A.861(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO oraz rezolucji MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.</p> <p>7) „zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, w tym również do celów rejestracji i kontroli:</p> <p>a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym postępowaniu; lub, w stosownych przypadkach,</p> <p>b) przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń sprawie bezpieczeństwa.</p>		<p>portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób,</p> <p>g) wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody - z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, spowodowania szkody na osobie lub wywołania szkody w środowisku;</p> <p>2) bardzo poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach;</p> <p>3) poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski inny niż określony w pkt 2, którego skutkiem jest:</p> <p>a) unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba - powodujące, że statek nie odpowiada wymoganiom określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży lub</p> <p>b) wyrządzenie szkody w środowisku innej niż szkoda, o której mowa w pkt 2, lub</p> <p>c) awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z lądu;</p> <p>4) incydencie morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż określone w pkt 1-3, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku, osób na nim przebywających lub środowisko, z tym że incydem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;</p> <p>5) kodeksie badania wypadków – należy przez to rozumieć Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów</p>
--	---	--	---

			<p>morskich, stanowiący załącznik do rezolucji MSC.255(84) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego z dnia 16 maja 2008 r.<sup>1)</sup>;</p> <p>6) rejestratorze VDR lub S-VDR – należy przez to rozumieć zespół urządzeń służących do rejestracji danych z przebiegu podróży statku, w tym czasu, pozycji, prędkości, kursu, oraz rejestrujących głos na mostku nawigacyjnym, spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);</p> <p>7) bazie danych EMCIP – należy przez to rozumieć elektroniczną bazę danych o nazwie Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), w której są gromadzone i przechowywane informacje dotyczące wypadków i incydentów morskich;</p> <p>8) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć statek, określony w Prawidle 1 Rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. 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 Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS), przewożący więcej niż 12 pasażerów.</p> <p>2. Ilekroć w ustawie jest mowa o statku, statku rybackim, promie pasażerskim typu ro-ro, jachcie rekreacyjnym, uznanej organizacji, umowach międzynarodowych, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie trzecim, należy przez to rozumieć statek, statek rybacki, prom pasażerski typu ro-ro, jacht rekreacyjny, uznaną organizację, umowy międzynarodowe, państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie, w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).</p> <p><b>Art. 43.</b> 1. Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, zwane dalej „zaleceniami”.</p>
--	--	--	---

<sup>1)</sup> Rezolucja MSC.255(84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 49).

				<p>2. Komisja może sporządzić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich.</p> <p>4. Zalecenia stanowią propozycje działań skierowanych do podmiotów, które mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, uznanych organizacji, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, Policji, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe.</p> <p><sup>3)</sup>Rezolucja MSC.255(84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 49).</p>	
<p><i>Artykuł 4</i> <b>Status dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa</b></p>	<p>1. Państwa członkowskie określają, zgodnie ze swoimi systemami prawnymi, status prawny dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w sposób pozwalający na jak najszybsze i jak najskuteczniejsze prowadzenie takich dochodzeń. Państwa członkowskie zapewniają, zgodnie ze swoimi przepisami prawa i – w odpowiednich przypadkach – we współpracy z organami odpowiedzialnymi za prowadzenie dochodzeń sądowych, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa:</p> <p>a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy; oraz</p> <p>b) nie były w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane ani opóźniane z powodu takich dochodzeń.</p>	T	<p>10,16 17,18 19,</p>	<p><b>Art. 30.</b> 1. W razie zajścia wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji oraz eksperci biorący udział w jej pracach mają prawo do realizacji swoich uprawnień w pierwszej kolejności.</p> <p>2. W celu przeprowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji przysługuje prawo dostępu do portów oraz infrastruktury portowej.</p> <p>3. Prawo dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego oraz portów i infrastruktury portowej członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji może zostać ograniczone przez sąd ze względu na istotny interes publiczny lub istotny interes państwa oraz bezpieczeństwo zewnętrzne i wewnętrzne państwa.</p> <p><b>Art. 16.</b> 4. Komisja prowadzi badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać, opóźniać lub powodować zawieszenia badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Komisję.</p> <p><b>Art. 33.</b> 1. Ekspertyzy dokonywane przez Komisję lub działających na jej rzecz ekspertów, w szczególności w oparciu o dowody, dane techniczne statku, rejestratory VDR lub S-VDR, mogą być udostępniane przez Komisję na wniosek izby morskiej, sądu, prokuratora lub Policji, tym podmiotom w przypadku, gdy ich udostępnienie nie będzie mogło mieć wpływu na ustalenie odpowiedzialności lub winy.</p> <p>2. Ekspertyzy udostępniane są bez wynikających z nich opinii i wniosków.</p>	

			<p><b>Art. 29.</b> 1. Członkowie Komisji są uprawnieni do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego;</li> <li>2) dostępu do statku, jego wraku, wyposażenia, ładunku oraz ich szczątków;</li> <li>3) udziału w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy;</li> <li>4) wystąpienia z wnioskiem do przewodniczącego Komisji o przeprowadzenie badań lub analiz, o których mowa w art.10 ust.4, rzeczy lub substancji o których mowa w pkt 3, oraz dostępu do wyników tych ekspertyz, badań lub analiz;</li> <li>5) dostępu do dokumentów, w tym ich kopiowania i używania, informacji i danych, w tym danych z rejestratora VDR lub S-VDR - odnoszących się do statku, jego podróży, ładunku, załogi i pasażerów;</li> <li>6) dostępu do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego lub do wyników badań próbek pobranych z tych ciał;</li> <li>7) żądania przeprowadzenia badań członków załogi statku lub innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, i mogących mieć znaczenie dla badania wypadku, w szczególności pobrania odcisków daktyloskopijnych, włosów, moczu krwi, śliny, zapachu, wymazu ze śluzówki policzków, próby pisma, wykonania fotografii osoby lub dokonania utrwalenia głosu oraz dostępu do wyników tych badań lub testów;</li> <li>8) wysłuchania osób;</li> <li>9) dostępu do informacji i dokumentacji dotyczącej przeglądów statku, będących w dyspozycji armatora, państwa bandery statku, instytucji klasyfikacyjnej lub innego podmiotu, który ma siedzibę lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</li> <li>10) zapoznania się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego będących w posiadaniu Policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.</li> </ol> <p>2. Sposób korzystania z przysługujących członkom Komisji uprawnień, o których mowa w ust. 1, określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w regulaminie działania Komisji, kierując się potrzebą zapewnienia pełnego i bezstronnego ustalenia okoliczności i przyczyn badanych wypadków i incydentów morskich.</p> <p>3. Dokumentem potwierdzającym uprawnienia, o których mowa w ust.</p>
--	--	--	--

			1, jest legitymacja członka Komisji. <b>Art. 31.1.</b> Eksperci biorący udział w pracach Komisji, oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.
2. Zasady ustanawiane przez państwa członkowskie zgodnie z ramami stałej współpracy, o których mowa w art. 10, obejmują przepisy zezwalające na: a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa prowadzonych przez inne państwa członkowskie lub powierzenie innemu państwu członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z art. 7; oraz b) koordynację działań ich odpowiednich organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.	T	14,15, 16,	<b>Art. 23. 2.</b> Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej, po uzgodnieniu zakresu i sposobu prowadzenia badania, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia tym przedstawicielom takiego samego dostępu do świadków i dowodów, jaki mają członkowie Komisji. <b>Art. 25. 3.</b> W przypadku prowadzenia badania równoległego Komisja powstrzymuje się od stosowania środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, oraz współpracuje z tym państwem, w szczególności poprzez wymianę informacji zebranych w trakcie prowadzonych badań, w celu osiągnięcia, o ile to możliwe, jednakowych wyników. <b>Art. 27. 1.</b> Przewodniczący Komisji może zwrócić się do organu innego państwa o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji. 2. W przypadku, gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, uczestniczącego w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, przewodniczący Komisji może zwrócić się do tego organu o przeprowadzenie tych czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności. 3. W przypadku, gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które nie uczestniczy w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, lub organ państwa trzeciego, przewodniczący Komisji uzgadnia koszty związane z przeprowadzeniem tych czynności. <b>Art. 28. 1.</b> W przypadku złożenia wniosku przez organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska jest istotnie zainteresowanym państwem,



				<p>Komisja przeprowadza te czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.</p> <p>2. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska nie jest istotnie zainteresowanym państwem, lub przez organ państwa trzeciego, Komisja przeprowadza te czynności po uzgodnieniu przez przewodniczącego Komisji kosztów niezbędnych do sfinansowania tych czynności.</p>	
<b>Artykuł 5</b> <b>Obowiązek</b> <b>przeprowa</b> <b>dzenia</b> <b>dochodzeni</b> <b>a</b>	<p>1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego,</p> <p>a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od miejsca wypadku;</p> <p>b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub</p> <p>c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.</p>	T	12	<b>Art. 20.</b> 1. Komisja bada każdy bardzo poważny i poważny wypadek.	
	<p>2. Ponadto w przypadku poważnych wypadków organ dochodzeniowy przeprowadza wstępną ocenę w celu podjęcia decyzji o wszczęciu bądź też o niewszczynianiu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa. W przypadku gdy organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o niewszczynianiu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.</p> <p>W przypadku każdego innego wypadku lub incydentu morskiego organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o wszczynaniu bądź też o niewszczynianiu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.</p> <p>W decyzjach, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, organ dochodzeniowy uwzględnia powagę wypadku lub incydentu morskiego, typ statku lub ładunku oraz prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skutecznego zapobiegania wypadkom i incydentom</p>	T	12	<p><b>Art. 20.</b> 2. Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia poważnego wypadku Komisja może rozstrzygnąć o odstąpieniu od prowadzonego badania.</p> <p>3. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż wypadek, o którym mowa w ust. 1, lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzyga o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.</p> <p>4. Przy podejmowaniu rozstrzygnięcia, o którym mowa w ust. 2 i 3, Komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz ustala, czy wyniki przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości</p>	

w przyszłości.				
3. Zakres prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do nich określa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych żywotnie zainteresowanych państw, w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom w przyszłości.	T		<p><b>Art. 23.</b> 2. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej po uzgodnieniu zakresu i sposobu prowadzenia badania, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przedstawicielowi tego państwa takiego samego prawa do wysłuchania osób i dostępu do dowodów, jaki mają członkowie Komisji.</p> <p><b>Art. 24.</b> 2. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego, prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Komisja uzgadnia z tym organem zakres i sposób prowadzenia badania.</p>	
4. Organy dochodzeniowe, przeprowadzając dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa, posługują się wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. Inspektorzy mogą odstąpić od tej metodologii w szczególnym przypadku, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja przyjmuje lub zmienia tę metodologię dla celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.	T	15	<p><b>Art. 26.</b> 1. W badaniu wypadku lub incydentu morskiego Komisja posługuje się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 328 z 10.12.2011, str. 36).</p> <p>2. Komisja może, w szczególnym przypadku, odstąpić od metodologii, o której mowa w ust. 1, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania. Odstąpienie od przyjętej metodologii wymaga zgody przewodniczącego Komisji.</p>	
5. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się w najkrótszym możliwym terminie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego, a w każdym razie nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.	T	12	<b>Art. 19.</b> 2. Komisja przystępuje do badania wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie, nie później niż 2 miesiące od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.	

<p><i>Artykuł 6</i> <b>Obowiązek powiadomienia</b></p>	<p>Państwo członkowskie wymaga, w ramach swojego systemu prawnego, niezwłocznego powiadomienia swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony o wystąpieniu wszystkich wypadków i incydentów objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.</p>	T	23	<p><b>Art. 47.</b> 1. Kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem lub uczestnikiem wypadku lub incydentu morskiego ma obowiązek niezwłocznie o tym powiadomić najbliższy terenowy organ administracji morskiej, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarkę Wojenną, Straż Graniczną, Policję, Państwową Straż Pożarną, lub inne służby ustawowo powołane do niesienia pomocy.</p> <p>2. Podmioty, które otrzymały powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, są obowiązane niezwłocznie powiadomić Komisję o wypadku lub incydencie morskim.</p> <p>3. Armator i kapitan statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski oraz podmiot zarządzający portem obowiązani są niezwłocznie powiadomić o wypadku lub incydencie morskim Komisję oraz kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące tego wypadku lub incydentu.</p> <p>4. Podmiot zarządzający portem i użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, w którego wyniku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) doszło do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub</li> <li>2) obiekty infrastruktury portowej zostały uszkodzone lub spowodowały szkodę</li> </ol> <p>- mają obowiązek powiadomić o wypadku morskim Komisję oraz zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące tego wypadku.</p>	
<p><i>Artykuł 7</i> <b>Kierownictwo dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa i uczestnictwo w nich</b></p>	<p>1. Co do zasady, każdy wypadek lub incydent morski podlega tylko pojedynczemu dochodzeniu prowadzonemu przez państwo członkowskie lub przez państwo członkowskie kierujące dochodzeniem z udziałem każdego innego żywo interesowanego państwa członkowskiego.</p> <p>W przypadku dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których udział biorą co najmniej dwa państwa członkowskie, państwa te współpracują ze sobą w celu szybkiego ustalenia, które z nich będzie państwem członkowskich kierującym dochodzeniem. Dokładają one wszelkich starań, by uzgodnić między sobą procedury dochodzenia.</p> <p>W ramach tych uzgodnień inne żywo interesowane państwa mają te same prawa oraz dostęp do świadków i dowodów, co państwo członkowskie prowadzące</p>	T	14,15,	<p><b>Art. 24.1.</b> Jeżeli badanie wypadku lub incydentu morskiego, w stosunku do którego Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym, podjął organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa, Komisja, z uwzględnieniem art. 15, rozstrzyga o dołączeniu do tego badania.</p> <p>2. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego, prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Komisja uzgadnia z tym organem zakres i sposób prowadzenia badania.</p> <p><b>Art. 25.</b> 1. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego dobro prowadzonego badania lub w przypadku braku uzgodnienia, które państwo ma być państwem kierującym badaniem, Komisja prowadzi własne badanie wypadku lub incydentu morskiego, pomimo prowadzenia badania przez inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie</p>	

	<p>dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Mają one również prawo do tego, by państwo członkowskie kierujące dochodzeniem rozważyło ich stanowisko. Równoległe dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa dotyczące tego samego wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się wyłącznie w wyjątkowych przypadkach.</p> <p>W tych przypadkach państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powodach przeprowadzania takich równoległych dochodzeń. Państwa członkowskie prowadzące równoległe dochodzenia współpracują ze sobą.</p> <p>W szczególności zaangażowane organy dochodzeniowe wymieniają się odnośnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń, zwłaszcza w celu osiągnięcia, jak tylko to możliwe, wspólnych wniosków. Państwa członkowskie powstrzymują się od stosowania jakichkolwiek środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa objętego zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.</p>			<p>zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej (badanie równoległe).</p> <p>2. O powodach podjęcia badania równoległego przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską.</p> <p>3. W przypadku prowadzenia badania równoległego Komisja powstrzymuje się od stosowania środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, oraz współpracuje z tym państwem, w szczególności poprzez wymianę informacji zebranych w trakcie prowadzonych badań, w celu osiągnięcia, o ile to możliwe, jednakowych wyników.</p>	
	<p>2. Niezależnie od ust. 1 każde państwo członkowskie jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.</p>		14	<p><b>Art. 22.</b> 2. Do czasu uzgodnienia, które państwo ma być państwem kierującym badaniem, Komisja jest odpowiedzialna za prowadzenie badania wypadku lub incydentu morskiego i prowadzi je samodzielnie.</p>	
	<p>3. Bez uszczerbku dla obowiązków własnych wynikających z niniejszej dyrektywy oraz z prawa międzynarodowego państwo członkowskie może, w rozpatrywanych indywidualnie przypadkach, za obustronną zgodą zlecić innemu państwu członkowskiemu prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lub konkretnych zadań wchodzących w skład tego dochodzenia.</p>		15,16	<p><b>Art. 27.</b> 1. Przewodniczący Komisji może zwrócić się do organu innego państwa o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji.</p> <p>2. W przypadku, gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, uczestniczącego w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, przewodniczący Komisji może zwrócić się do tego organu o przeprowadzenie tych czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.</p>	

	<p>4. W razie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczyna państwo członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miał miejsce wypadek lub incydent, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten prom lub statek. Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.</p>	T	9	<p><b>Art. 15.</b> 1. Komisja bada wypadki i incydenty morskie:</p> <p>1) w których uczestniczył:</p> <p>c) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej;</p>	
<p><b>Artykuł 8</b> <b>Organy dochodzeniowe</b></p>	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego, któremu nadano niezbędne uprawnienia, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy posiadają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich.</p> <p>W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ dochodzeniowy jest niezależny – z funkcjonalnego i organizacyjnego punktu widzenia – od którejkolwiek ze stron, której interesy mogłyby stać w sprzeczności z powierzonym mu zadaniem. Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają statków ani jednostek podnoszących ich banderę, określają niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).</p> <p>2. Organ dochodzeniowy zapewnia, aby poszczególni inspektorzy posiadali praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ dochodzeniowy zapewnia, w razie konieczności, dostęp do odpowiedniej wiedzy fachowej.</p>	T	3,4,5, 7,10, 11,13	<p><b>Art. 3.</b> 1. Komisja jest organem stałym i niezależnym.</p> <p><b>Art. 18.</b> 1. W pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, nie może brać udziału członek Komisji lub ekspert, który podlega wyłączeniu. Do wyłączenia stosuje się odpowiednio przepis art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.<sup>8)</sup>).</p> <p><b>Art. 4.</b> 1. Członkiem Komisji może być osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;</li> <li>2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;</li> <li>3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa popełnione umyślnie;</li> <li>4) posiada wykształcenie wyższe na poziomie drugiego stopnia, w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.<sup>4)</sup>), w co najmniej jednej z następujących dziedzin nauk: technicznych, matematycznych, fizycznych, chemicznych, ekonomicznych, humanistycznych lub prawnych</li> <li>5) posiada wiedzę z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego;</li> <li>6) posiada co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) nawigacji morskiej lub</li> <li>b) eksploatacji handlowej statku, lub</li> <li>c) eksploatacji siłowni okrętowych, lub</li> <li>d) eksploatacji statków rybackich, lub</li> </ol> </li> </ol>	

				<p>e) budowy i konstrukcji statków morskich, lub  f) statkowych instalacji elektrycznych i automatyki, lub  g) ratownictwa chemicznego i walki z pożarami, lub  h) prawa morskiego.</p> <p>2. Przewodniczącym Komisji może być osoba spełniająca warunki, o których mowa w ust. 1, oraz posiadająca co najmniej piętnastoletnie doświadczenie w pracy w gospodarce morskiej, w tym co najmniej 10 lat pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej 5 lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia 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).</p> <p><b>Art. 16.</b> 2. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.</p> <p>3. Członkowie Komisji podejmując uchwałę kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów.</p> <p><b>Art. 10.</b> 1. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeby, eksperci wskazani przez przewodniczącego Komisji.</p> <p>2. Ekspertem może być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego.</p> <p>4. Przewodniczący Komisji może zlecić przeprowadzenie ekspertyz, badań lub analiz, niezbędnych dla prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego, innym podmiotom niż eksperci.</p> <p><b>Art. 21.</b> 1. Komisja prowadzi badanie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie.</p>	
	3. Działania powierzone organowi dochodzeniowemu można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.	N	10		

<p>4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów dochodzeniowych lub każdego innego organu dochodzeniowego, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz posiadali uprawnienia do:</p> <p>a) swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków lub konstrukcji, łącznie z ładunkiem, wyposażeniem lub szczątkami;</p> <p>b) niezwłocznego sporządzenia wykazu dowodów i kontrolowanego poszukiwania i usunięcia wraków, szczątków lub innych elementów składowych lub substancji w celu ich zbadania lub analizy;</p> <p>c) żądania przeprowadzenia badania lub analizy elementów, o których mowa w lit. b), oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub analiz;</p> <p>d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z danymi pochodzącymi z VDR, dotyczących statku, rejsu, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków lub okoliczności;</p> <p>e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub do wyników badań próbek pobranych z ich ciał; f) żądania przeprowadzenia badań osób zaangażowanych w działania statku lub wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia badań próbek pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych badań;</p> <p>g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zostać uznane za utrudniające prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;</p> <p>h) dostępu do zapisów wyników przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa klasyfikacyjne lub inne</p>	T	16,17, 24	<p><b>Art. 29.</b> 1. Członkowie Komisji są uprawnieni do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego;</li> <li>2) dostępu do statku, jego wraku, wyposażenia, ładunku oraz ich szczątków;</li> <li>3) udziału w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy;</li> <li>4) wystąpienia z wnioskiem do przewodniczącego Komisji o wykonanie ekspertyz, badań lub analiz, o których mowa w art. 10 ust. 4, rzeczy lub substancji, o których mowa w pkt 3, oraz dostępu do wyników tych ekspertyz, badań lub analiz;</li> <li>5) dostępu do dokumentów, w tym ich kopiowania i używania, informacji i danych, w tym danych z rejestratora VDR lub S-VDR - odnoszących się do statku, jego podróży, ładunku, załogi i pasażerów;</li> <li>6) dostępu do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego lub do wyników badań próbek pobranych z tych ciał;</li> <li>7) żądania przeprowadzenia badań członków załogi statku lub testów na próbkach pobranych od nich, a także innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, i mogących mieć znaczenie dla badania wypadku, w szczególności pobrania odcisków daktyloskopijnych, włosów, moczu, krwi, śliny, wymazu ze śluzówki policzków, zapachu, próby pisma, wykonania fotografii osoby lub dokonania utrwalenia głosu oraz dostępu do wyników tych badań lub testów;</li> <li>8) wysłuchania osób;</li> <li>9) dostępu do informacji i dokumentacji dotyczącej przeglądów statku, będących w dyspozycji armatora, państwa bandery statku, instytucji klasyfikacyjnej lub innego podmiotu, który ma siedzibę lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</li> <li>10) zapoznania się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego będących w posiadaniu Policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.</li> </ol> <p><b>Art. 31.</b> 1. Eksperci biorący udział w pracach Komisji, oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.</p> <p><b>Art. 48.</b> Organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż</p>	
---	---	-----------	--	--

	<p>odpowiednie strony, jeżeli strony te lub ich przedstawiciele posiadają siedzibę na terenie państwa członkowskiego;</p> <p>i) zwrócenia się o pomoc do właściwych organów danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, funkcjonariuszami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portowym lub morskim.</p>			<p>Pożarna są obowiązane do udzielania Komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.</p>	
	<p>5. Organ dochodzeniowy uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.</p>	T	6,7	<p><b>Art. 8.</b> 7. Członek Komisji pozostaje w gotowości do podjęcia czynności badawczych poza normalnymi godzinami pracy (dyżur telefoniczny),</p> <p><b>Art. 9.</b> 1. Członek Komisji jest obowiązany do podjęcia czynności badawczych niezwłocznie, po powiadomieniu o konieczności przystąpienia do tych czynności.</p> <p><b>Art. 12.</b> 1. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów biorących udział w pracach Komisji oraz na wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, publikacji materiałów Komisji, prowadzenia strony internetowej, a także koszty przeprowadzanych na zlecenie Komisji ekspertyz, badań i analiz</p>	
	<p>6. Organ dochodzeniowy może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem, że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.</p>	N			
<p><b>Artykuł 9</b> <b>Poufność</b></p>	<p>Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE, państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych zapewniają, aby niżej wymienione zapisy nie były dostępne do innych celów niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ w tym państwie członkowskim uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie:</p> <p>a) wszystkie dowody z zeznań świadków oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzymane przez organ dochodzeniowy w toku</p>	T	18,19	<p><b>Art. 32.1</b> W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzyskane przez Komisję:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,</li> <li>2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych, w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,</li> <li>3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji</li> </ol>	



	<p>prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;</p> <p>b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;</p> <p>c) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacje dotyczące ich zdrowia.</p>			<p>dotyczących stanu zdrowia</p> <p>- nie mogą być przekazane ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.</p> <p>2. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku.</p> <p><b>Art. 33.</b> 1. Ekspertyzy wykonane przez Komisję lub ekspertów biorących udział w pracach Komisji, w szczególności w oparciu o dowody, dane techniczne statku, rejestratory VDR lub S-VDR, mogą być udostępniane, na wniosek, izbie morskiej, sądowi, prokuratorowi lub Policji, tym podmiotom w przypadku, gdy ich udostępnienie nie będzie mogło mieć wpływu na ustalenie odpowiedzialności lub winy.</p> <p>2. Ekspertyzy udostępniane są bez wynikających z nich opinii i wniosków.</p>	
<p><i>Artykuł 10</i> <b>Ramy stałej współpracy</b></p>	<p>1. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów dochodzeniowych w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.</p> <p>2. Reguły stałej współpracy oraz wymagane dla niej ustalenia organizacyjne przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.</p> <p>3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:</p> <p>a) umożliwienia organom dochodzeniowym współużytkowanie instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z VDR i innych urządzeń elektronicznych;</p> <p>b) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy fachowej koniecznej do wykonania konkretnych zadań;</p> <p>c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji</p>	T	8,9	<p><b>Art. 14.</b>1. Komisja bierze udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy powołanego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. przyjmującym reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją Europejską zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 177 z 06.07.2011, str. 18).</p> <p>2. Komisja wyznacza członka Komisji, który będzie ją reprezentował w pracach zespołu do spraw współpracy.</p> <p>3. Komisja biorąc udział w pracach zespołu do spraw współpracy uzgadnia z organami powołanymi do prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich Unii Europejskiej najlepsze warunki współpracy w celu:</p> <p>1) umożliwienia organom prowadzącym badania wspólnego korzystania z instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla prowadzonego badania, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z rejestratorów VDR lub SVDR i innych urządzeń elektronicznych;</p> <p>2) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy specjalistycznej koniecznej do wykonania poszczególnych zadań z zakresu badania wypadków i</p>	

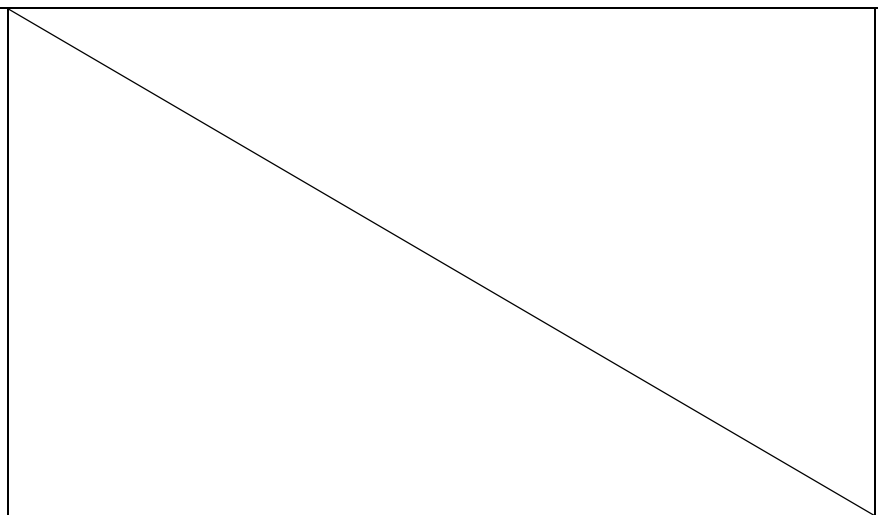
	<p>potrzebnych do analizowania danych o wypadku oraz przygotowywania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;</p> <p>d) przygotowywania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod dochodzeniowych do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;</p> <p>e) odpowiedniego zarządzania środkami szybkiego ostrzeżenia, o których mowa w art. 16;</p> <p>f) opracowywania zasad poufności w zakresie udostępniania – z poszanowaniem przepisów krajowych – zeznań świadków i przetwarzania danych oraz innych zapisów, o których mowa w art. 9, w tym w stosunkach z państwami trzecimi;</p> <p>g) organizowania, w miarę potrzeb, stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;</p> <p>h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;</p> <p>i) dostarczania organom dochodzeniowym prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszelkich stosownych informacji.</p>			<p>incydentów morskich;</p> <p>3) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku lub incydencie morskim oraz przygotowania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie Unii Europejskiej;</p> <p>4) przygotowywania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art.44, oraz przystosowania metod badania wypadków i incydentów morskich do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;</p> <p>5) odpowiedniego korzystania z wczesnego alertu, o którym mowa w art. 42;</p> <p>6) ustalenia zasad udostępniania dokumentów, do których , zgodnie z przepisami państw członkowskich Unii Europejskiej, dostęp jest ograniczony, z uwzględnieniem tych przepisów,</p> <p>7) organizowania, w miarę potrzeb, odpowiednich szkoleń dla osób prowadzących badania wypadków i incydentów morskich;</p> <p>8) wspierania współpracy w zakresie badania wypadków lub incydentów morskich z odpowiednimi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi badającymi takie wypadki lub incydenty morskie;</p> <p>9) zapewnienia organom prowadzącym badanie niezbędnych informacji.</p>	
<b>Artykuł 11 Koszty</b>	<p>1. W przypadkach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie, ich odnośne działania realizowane są bezpłatnie.</p> <p>2. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie uzgadniają zwrot poniesionych kosztów.</p>	T	16	<p><b>Art. 28.</b> 1. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska jest istotnie zainteresowanym państwem, Komisja przeprowadza te czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.</p> <p>2. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska nie jest istotnie zainteresowanym państwem, lub przez organ państwa trzeciego, Komisja przeprowadza te czynności po uzgodnieniu przez przewodniczącego Komisji kosztów niezbędnych do sfinansowania tych czynności..</p>	
<b>Artykuł 12</b>	1. Państwa członkowskie współpracują w możliwie	T	14,15	<b>Art. 23.</b> 1. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub	

<p><b>Współpraca z żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi</b></p>	<p>największym zakresie z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa.</p> <p>2. Na mocy wzajemnego porozumienia żywotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa prowadzone przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą na każdym etapie tego dochodzenia.</p> <p>3. Współpraca państwa członkowskiego w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa prowadzonym przez żywotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń określonych w niniejszej dyrektywie. W przypadku gdy żywotnie zainteresowane państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa obejmujące co najmniej jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić równoległego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, pod warunkiem że to państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.</p>			<p>incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo po złożeniu przez odpowiedni organ tego państwa do przewodniczącego Komisji pisemnego wniosku o dopuszczenie do udziału w badaniu.. Dopuszczenie może nastąpić po podjęciu badania przez Komisję.</p> <p>3. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego istotnie zainteresowane państwo trzecie, po zawarciu z organem właściwym w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich tego państwa porozumienia, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.</p> <p><b>Art. 24.</b> 1. Jeżeli badanie wypadku lub incydentu morskiego, w stosunku do którego Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym, podjął organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa, Komisja, z uwzględnieniem art. 15, rozstrzyga o dołączeniu do tego badania.</p> <p>3. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanego państwa trzeciego, Komisja zawiera z tym organem porozumienie, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.</p>	
<p><b>Artykuł 13 Przechowywanie dowodów</b></p>	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki w celu zapewnienia, aby strony, których dotyczą wypadki i incydenty objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy dołożyły wszelkich starań dla:</p> <p>a) zachowania wszystkich informacji pochodzących z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z VDR i innych urządzeń elektronicznych dotyczących okresu przed wypadkiem, w trakcie wypadku i po nim;</p> <p>b) zapobieżenia nadpisaniu lub innym zmianom takich informacji;</p> <p>c) zapobieżenia zakłóceniom powodowanym przez inny sprzęt, który mógłby zostać zasadnie uznany za mający związek z dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku;</p>	<p>T</p>	<p>24,25</p>	<p><b>Art. 49.</b> Osoba dysponująca:</p> <p>2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub śladami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego - jest obowiązana udostępnić je niezwłocznie na żądanie Komisji.</p> <p><b>Art. 50.</b> 1. Każdy kto dysponuje:</p> <p>1) informacjami związanymi z wypadkiem lub incydemtem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego jest obowiązany do ich zachowania, zapobieżenia ich nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji;</p> <p>2) innymi urządzeniami niż urządzenia, o których mowa w pkt 1, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z</p>	

	d) szybkiego zebrania i przechowywania wszystkich dowodów do celów dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.			<p>badaniem wypadku lub incydentu morskiego – jest obowiązany do zapobieżenia wprowadzaniu zmian w tych urządzeniach - i zachowania ich do czasu poinformowania przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia badania, nie dłużej jednak niż w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego.</p> <p>2. Osoby, o których mowa w ust. 1, są obowiązane do niezwłocznego poinformowania Komisji, po dniu wypadku lub incydencie morskim, o posiadanych informacjach i urządzeniach wymienionych w ust. 1.</p>	
<b>Artykuł 14</b> <b>Sprawozdania</b> <b>dotyczące</b> <b>wypadków</b>	1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ dochodzeniowy zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I. Organy dochodzeniowe mogą zdecydować, że dochodzenie sprawie bezpieczeństwa, które nie dotyczy bardzo poważnego lub, w zależności od sytuacji, poważnego wypadku morskiego i którego wyniki potencjalnie nie doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, zostanie zakończone publikacją uproszczonego sprawozdania.	T	19,20, 21,23	<p><b>Art. 36.</b> 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza raport końcowy.</p> <p><b>Art. 37.</b> 1. Jeżeli ze względu na szczególną zawłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie, o którym mowa w art. 36 ust. 3, jest niemożliwe, Komisja sporządza i ogłasza w tym terminie raport tymczasowy.</p> <p><b>Art. 38.</b> 1. Jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego, jeżeli Komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości, Komisja powinna sporządzić i opublikować raport uproszczony.</p> <p><b>Art. 45.</b> Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres raportów sporządzanych przez Komisję, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej ustanawiające podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz wymagania kodeksu badania wypadków.</p>	
	2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 – w tym swoje wnioski i wszelkie możliwe zalecenia – do wiadomości publicznej, a w szczególności całemu sektorowi morskemu, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.	T	20	<p><b>Art. 36.3</b> Komisja ogłasza raport końcowy, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.</p> <p><b>Art. 37.</b> 1. Jeżeli ze względu na szczególną zawłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie, o którym mowa w art. 36 ust. 3, jest niemożliwe, Komisja sporządza i ogłasza w tym terminie raport tymczasowy.</p> <p>3. Raport tymczasowy, o którym mowa w ust. 1, i następujący po nim raport końcowy Komisja ogłasza na swojej stronie internetowej.</p> <p><b>Art. 38.</b> 3. Komisja ogłasza raport uproszczony, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.</p>	

	3. Organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego, uproszczonego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględnia w nim ewentualne uwagi techniczne Komisji dotyczące sprawozdań końcowych, nie mające wpływu na istotę ustaleń.	T	21	<b>Art. 41.</b> 1. O sporządzeniu raportu końcowego, tymczasowego lub uproszczonego przewodniczący Komisji informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. 2. Kopię raportu, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący Komisji przesyła Komisji Europejskiej. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego, będącego przedmiotem raportu, Komisja zamieszcza na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.	
<b>Artykuł 15 Zalecenia dotyczące bezpieczeń stwa</b>	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz aby, w stosownych przypadkach, właściwe działania realizowane w ich następstwie były zgodne z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego. 2. W stosownych przypadkach organ dochodzeniowy lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych oraz na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. 3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym przypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.	T	22,23	<b>Art. 43.</b> 1. Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, zwane dalej „zaleceniami”. 2. Komisja może sporządzić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. 3. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy. 4. Zalecenia stanowią propozycje działań skierowanych do podmiotów, które mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, uznanych organizacji, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, Policji, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe. <b>Art. 44.</b> Podmioty, o których mowa w art. 43 ust. 4, do których skierowane są zalecenia, mają obowiązek powiadomić przewodniczącego Komisji w terminie do 6 miesięcy od dnia doręczenia raportu końcowego, o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję.	
<b>Artykuł 16 System wczesnego ostrzegani a</b>	Jeżeli na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków konieczne jest pilne podjęcie działania na poziomie wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia, bez uszczerbku dla prawa tego organu do wystosowania wczesnego ostrzeżenia. W razie potrzeby Komisja wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych organów we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.	T	22	<b>Art. 42.</b> 1. Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja, aby zapobiec ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, może skierować do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości, w tym armatorów statków, organów administracji morskiej, służb ratowniczych oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe, ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie (wczesny alert). 2. W przypadku, gdy w celu zapobieżenia ryzyku zaistnienia wypadków lub incydentów morskich konieczne jest podjęcie działań przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwa Unii Europejskiej przewodniczący Komisji niezwłocznie powiadamia Komisję	

				Europejską o konieczności wydania takiego wczesnego alertu.	
<b>Artykuł 17 Europejska baza danych o wypadkach morskich</b>	<p>1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).</p> <p>2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach, które będą posiadały dostęp do tej bazy danych.</p> <p>3. Organy dochodzeniowe państw członkowskich powiadamiają Komisję o wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Organy te dostarczają Komisji także dane z postępowań w sprawie bezpieczeństwa zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.</p> <p>4. Komisja i państwa członkowskie opracowują według właściwego harmonogramu schemat bazy danych i sposób powiadamiania o nich.</p>	T	13	<b>Art. 20.</b> 6. Przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską o każdym wypadku lub incydencie morskim oraz o odstępieniu od badania wypadku lub incydentu morskiego, o których mowa w ust. 2 i 3, Komisję Europejską, umieszczając, na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.	
<b>Artykuł 18 Sprawiedliwe traktowanie marynarzy</b>	Państwa członkowskie uwzględniają zgodnie ze swoim prawem krajowym odpowiednie postanowienia wytycznych IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego na wodach znajdujących się pod ich jurysdykcją.	T	8	<b>Art. 13.</b> Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, siedzibę Komisji oraz regulamin jej działania, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań oraz uzgodnione w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zalecane metody postępowania dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku lub incydentu morskiego, wiążące Rzeczpospolitą Polską.	
<b>Artykuł 19 Komitet</b>	<p>1. Komisja jest wspierana 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, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8. Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.</p> <p>3. 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.</p>	N			
<b>Artykuł 20</b>	Komisja może aktualizować definicje zawarte w	N			

<p><b>Uprawnienia do wprowadzania zmian</b></p>	<p>niniejszej dyrektywie oraz odesłania do aktów Wspólnoty i instrumentów IMO w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych niniejszą dyrektywą. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3. Stanowiąc zgodnie z tą samą procedurą, Komisja może również wprowadzać zmiany w załącznikach. Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.</p>				
<p><b>Artykuł 21 Środki dodatkowe</b></p>	<p>Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu podejmowania dodatkowych środków w sprawie bezpieczeństwa morskiego, które nie są w niej ujęte, pod warunkiem że takie środki nie naruszają niniejszej dyrektywy ani w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na osiągnięcie jej celu, ani też nie zagrażają osiągnięciu jej celów.</p>	<p>T</p>	<p>12,19, 21,22</p>	<p><b>Art. 19.3.</b> Badanie wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego przestoju statku w porcie.</p> <p>4. W wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nieprzekraczający 24 godzin.</p> <p>5. O zatrzymaniu statku w porcie Komisja informuje niezwłocznie kapitanat portu właściwego dla miejsca zatrzymania statku.</p> <p>6. Od decyzji o zatrzymaniu statku w porcie, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p> <p><b>Art. 34.</b> W przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu morskiego konieczne jest podjęcie przez Komisję współpracy z innym działającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem badającym wypadki lub incydenty morskie, w tym z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zakres i tryb współpracy uzgadniają przewodniczący tych organów.</p> <p><b>Art. 41.</b> 3. Przewodniczący Komisji przesyła Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO kopię raportu końcowego z badania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) bardzo poważnego wypadku morskiego,</li> <li>2) wypadku morskiego innego niż określony w pkt 1, lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów morskich w przyszłości</li> </ol>	

				<p>- za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS), stanowiącego bazę informacji w zakresie bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i środowiska morskiego, prowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).</p> <p><b>Art.43.</b> 2. Komisja może sporządzić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. 5. Komisja może informować o zaleceniach międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie właściwe w sprawach zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim.</p>	
<i>Artykuł 22</i> <b>Sankcje</b>	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	T	25	<p style="text-align: center;"><b>Rozdział 6</b> <b>Kary pieniężne</b></p> <p><b>Art. 51.</b> 1. Kto:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) będąc świadkiem wypadku lub incydentu morskiego nie powiadomił najbliższego terenowego organu administracji morskiej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej lub innych służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy,</li> <li>2) uniemożliwia członkom Komisji korzystanie z przysługujących im uprawnień, o których mowa w art. 29 ust. 1,</li> <li>3) uniemożliwia ekspertom biorącym udział w pracach Komisji i przedstawicielom istotnie zainteresowanych państw korzystanie z przyznanych im w upoważnieniu, o którym mowa w art. 31 uprawnień.</li> <li>4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub śladów, o których mowa w art. 50,</li> <li>5) będąc obowiązany do powiadomienia przewodniczącego Komisji o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję w terminie, o którym mowa w art. 45 ust. 1, nie powiadomił tego organu</li> </ol> <p>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.</p> <p><b>Art. 52.</b> Kary pieniężne wymierza w pierwszej instancji, w drodze</p>	



				decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.	
<b>Artykuł 23</b> <b>Sprawozdanie z wprowadzenia w życie</b>	Komisja co pięć lat przedstawia Parlament Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w świetle określonych w nim zaleceń.	N			
<b>Artykuł 24</b> <b>Zmiany w obowiązujących aktach</b>	1. Niniejszym skreśla się art. 12 dyrektywy 1999/35/WE. 2. Niniejszym skreśla się art. 11 dyrektywy 2002/59/WE.	T			
<b>Artykuł 25</b> <b>Transpozycja</b>	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 czerwca 2011 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania ustalany jest przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	33	<b>Art. 63.</b> Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu art. 56 pkt 12, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.	
<b>Artykuł 26</b> <b>Wejście w życie</b>	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
<b>Artykuł 27</b> <b>Adresaci</b>	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			



Warszawa 20 kwietnia 2012 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 164 - 12/ar/ 5

SM - 257

dot.: RM-10-69-12 z 05.04.2012 r.

Pan  
Maciej Berek  
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich* 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 projektem ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich przesłanym w dniu 5 kwietnia 2012 r. oraz pismem MTBiGM z dnia 16 kwietnia 2012 r. (sygn. GT1wz-020-01-2/2012/1191342) pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Niezależnie od powyższej konkluzji chciałbym zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 8 ust. 7 projektu, dyżur telefoniczny może być pełniony w czasie odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i 133 Kodeksu pracy. Należy zauważyć, że takie rozwiązanie może budzić wątpliwości na gruncie dyrektywy 2003/88/WE. Dyżur telefoniczny, jako nie naruszający nadmiernie swobody członka Komisji do dysponowania swoim czasem, może być uznany za czas odpoczynku, nie zaś za czas pracy, co wynika to z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. Jak Trybunał wielokrotnie podkreślał, pojęciu „czasu pracy” dyrektywa przeciwstawia „okres odpoczynku”, nie przewidując między nimi kategorii pośredniej. Przemawiałoby to za możliwością wykonywania dyżuru podczas okresu odpoczynku. Z drugiej jednak strony, z samej istoty dyżuru wynika, iż pracownik może w każdej chwili zostać wezwany do pracy. Tymczasem zgodnie z art. 3 oraz art. 5 dyrektywy 2003/88/WE minimalny odpoczynek dobowy oraz tygodniowy ma być nieprzerwany. Trybunał Sprawiedliwości UE nie miał do chwili obecnej okazji jednoznacznie wypowiedzieć się na ten temat, nie sposób więc dokonać jednoznacznej oceny rozwiązania zakładającego wykonywanie dyżuru w okresie minimalnego dobowego lub tygodniowego odpoczynku.

Dodatkowo należy przypomnieć, że termin wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej

dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE parlamentu Europejskiego i Rady upłynął dnia 17 czerwca 2012 r., a Komisja Europejska dnia 24 listopada 2012 r. wystosowała przeciwko Polsce uzasadnioną opinię, w ramach postępowania w trybie art. 258 TFUE, w związku z brakiem notyfikacji krajowych środków wykonawczych.

Z poważaniem

2 w.p.   
PODSEKRETARZ STANU

Jerzy Honiński

Do wiadomości:

Pani Anna Wypych-Namiołko

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi**

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zwanych dalej „statkami”.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o statku – rozumie się przez to statek morski o polskiej przynależności, o którym mowa w § 1.

**§ 3.** Statek może być używany w żegludze morskiej, jeśli spełnia wymagania techniczne w zakresie:

- 1) kadłuba,
- 2) urządzeń sterowych,
- 3) urządzeń kotwicznych,
- 4) urządzeń holowniczych i cumowniczych,
- 5) stałych urządzeń połowowych,
- 6) masztów i olinowania,
- 7) silników napędowych głównych,
- 8) mechanizmów pomocniczych,
- 9) kotłów parowych oraz ich wyposażenia,

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

- 10) zbiorników ciśnieniowych oraz ich urządzeń,
- 11) rurociągów,
- 12) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników,
- 13) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji,
- 14) urządzeń automatyki,
- 15) konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej,
- 16) urządzeń i instalacji gaśniczych oraz sprzętu gaśniczego,
- 17) wolnej burty,
- 18) stateczności,
- 19) niezatapialności,
- 20) środków i urządzeń ratunkowych,
- 21) świateł nawigacyjnych i środków sygnałowych,
- 22) urządzeń radiowych,
- 23) wyposażenia nawigacyjnego,
- 24) urządzeń dźwignicowych,
- 25) innych urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo statku.

**§ 4.** W zakresie zagadnień, o których mowa w § 3 uznaje się za obowiązujące przepisy klasyfikacyjne upoważnionej organizacji, dotyczące:

- 1) klasyfikacji i budowy statków morskich,
- 2) klasyfikacji i budowy małych statków morskich,
- 3) klasyfikacji i budowy jachtów morskich,
- 4) klasyfikacji i budowy łodzi motorowych,
- 5) klasyfikacji i budowy statków śródlądowych,
- 6) klasyfikacji i budowy ruchomych jednostek górnictwa morskiego,
- 7) klasyfikacji i budowy doków pływających,
- 8) urządzeń dźwignicowych.

**§ 5.** W zakresie wymagań techniczno-eksploatacyjnych, dotyczących poszczególnych urządzeń, o których mowa w § 3, obowiązują przepisy klasyfikacyjne upoważnionej organizacji oraz odrębne przepisy.

**§ 6.** Rodzaje wyposażenia takie, jak:

- 1) materiały konstrukcyjne objęte wymaganiami ochrony przeciwpożarowej,

- 2) sprzęt gaśniczy,
- 3) środki i urządzenia ratunkowe,
- 4) urządzenia radiowe,
- 5) wyposażenie nawigacyjne

mogą być zainstalowane na statkach wtedy, gdy są uznanego typu lub objęte są szczegółowymi normami dotyczącymi badań.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Każdy statek używany w żegludze morskiej powinien spełniać określone wymagania techniczne w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia zapewniającego bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia osób na nim przebywających. Dla statków konwencyjnych wymagania te są określone przez konwencje międzynarodowe, których Polska jest stroną i nie ma potrzeby określać ich w oddzielnych przepisach. Statki niekonwencyjne pomimo, że nie podlegają konwencjom również powinny spełniać określone wymagania, które muszą zostać określone w prawie krajowym. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z delegacją ustawową do rozporządzenia uznaje przepisy klasyfikacyjne upoważnionych uznanych organizacji określające wymagania w przedmiotowym zakresie. Upoważnione organizacje to instytucje klasyfikacyjne uznane przez Komisję Europejską, które uzyskały upoważnienie do wykonywania zadań administracji morskiej RP.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków niekonwencyjnych.

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia zostanie 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) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Związek Armatorów Polskich;
- 8) Polska Żegluga Bałtycka;
- 9) Polska Żegluga Morska;
- 10) Unibaltic;
- 11) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 12) Unity Line Sp. z o.o.;
- 13) Polskie Linie Oceaniczne;
- 14) Polski Związek Żeglarski.

### 3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### Skutki wprowadzenia regulacji

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

#### 2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Większa liczba instytucji klasyfikacyjnych będzie mogła sprawować nadzór klasyfikacyjny nad statkami niekonwencyjnymi, co spowoduje konkurencyjność rynku w tym zakresie.

#### 4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

#### 5. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

05/05/EP



**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie stanu technicznego statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób przeprowadzania oceny stanu technicznego statków oraz warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do polskiego rejestru okrętowego, gdy jego przynależność zmieniana jest z obcej na polską.

**§ 2.** 1. Statek, o którym mowa w § 1, powinien spełniać warunki techniczne:

1) przewidziane dla danego typu statku o polskiej przynależności w zakresie objętym wymaganiami określonymi w przepisach klasyfikacyjnych upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej uznanych organizacji, o których mowa w art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, dotyczące stanu technicznego statku, obejmującego:

- a) kadłub, w tym jego wytrzymałość, szczelność, uszkodzenia;
- b) urządzenia maszynowe i pokładowe, w szczególności:
  - silniki napędu głównego,
  - zespoły prądotwórcze oraz instalacja elektryczna,
  - urządzenia sterowe,
  - urządzenia kotwiczne i cumownicze,
  - kotły i zbiorniki ciśnieniowe,

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. Nr 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U.U.E L 131 z 28.05.2009, str.132)

- stałe instalacje przeciwpożarowe,
- instalacja zęzowa,
- instalacja balastowa,
- instalacja ładunkowa;

c) pomieszczenia załogi.

2) określone dla danego typu statku zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit a. ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w zależności od jego pojemności brutto pomierzonej zgodnie z Konwencją TONNAGE, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. e, ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

2. Potwierdzeniem spełniania przez statek warunków technicznych w okresie ostatnich 2 lat jest również ilość zatrzymań statku z powodów uchybień technicznych, dokonana przez inspekcję państwa portu, która powinna być mniejsza niż 2 zatrzymania.

**§ 3.** Spełnienie warunków technicznych dyrektor urzędu morskiego potwierdza w sposób określony w załączniku do rozporządzenia.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej  
z dnia ... (poz. ...)**

Dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz uwzględniając wiek i stan techniczny statku, którego przynależność zmienia się z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego dokonuje oceny stanu technicznego statku przez przeprowadzenie kontroli dokumentów lub inspekcji:

I. Dla statków w wieku do 15 lat – kontroli:

1. zgodności certyfikatów i dokumentów wolnej burty statku z Konwencją o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
2. zgodności certyfikatów i dokumentów dotyczących wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe statku z wymaganiami Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy;
3. zgodności certyfikatów i dokumentów dotyczących ochrony środowiska z wymaganiami Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy;
4. zgodności świadectw i dokumentów pomiarowych z przepisami Konwencji TONNAGE, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. e ustawy;
5. oświadczenia armatora, iż statek nie posiada nieusuniętych uchybień stwierdzonych przez dotychczasowe państwo bandery.

II. Dla statków w wieku powyżej 15 lat oprócz kontroli, o której mowa w części I, dodatkowo inspekcji, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 ustawy.

III. Dla statków nowo wybudowanych kontroli lub inspekcji nie przeprowadza się.

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie stanu technicznego statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa, jakie warunki techniczne musi spełniać statek zmieniający przynależność z obcej na polską, aby mógł zostać wpisany do polskiego rejestru okrętowego.

Obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego statków zmieniających banderę z obcej na banderę państwa członkowskiego wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 132, z późn. zm.). Wymagania te zostały transponowane do ustawy w art. 28, który nakłada na dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji oraz zapewnienia, że statek odpowiada wymaganiom obowiązujących przepisów międzynarodowych.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia mają na celu zapewnienie, że stan techniczny statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego spełnia wymagania bezpieczeństwa żeglugi zawarte w przepisach międzynarodowych.

W § 2 określone zostały warunki techniczne, których spełnienie jest warunkiem wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego. Są to wymagania techniczne określone dla danego typu statku o polskiej przynależności w zakresie objętym wymaganiami zawartymi w przepisach, upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej, instytucji klasyfikacyjnych. Załącznik do projektu rozporządzenia reguluje zakres kontroli dokumentów i inspekcji statku przeprowadzanych w celu ustalenia, czy statek spełnia powyższe warunki. Pełna ocena stanu technicznego (kontrola dokumentów i inspekcja na statku) przeprowadzana jest dla statków w zależności od ich wieku. Dla statków młodszych ocena ogranicza się do sprawdzenia dokumentacji statku. W przypadku statków nowo wybudowanych kontroli ani inspekcji nie przeprowadza się.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) izby morskie;
- 3) uznane organizacje upoważnione do działania w polskiej administracji morskiej;
- 4) właścicieli i armatorów statków.

### 2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia zostanie 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) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Związek Armatorów Polskich;
- 8) Polska Żegluga Bałtycka;
- 9) Polska Żegluga Morska;
- 10) Unibaltic;
- 11) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 12) Unity Line Sp. z o.o.;
- 13) Polskie Linie Oceaniczne;
- 14) Polski Związek Żeglarski.

### 3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia może mieć wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw, ponieważ ogranicza możliwość wpisania do polskiego rejestru okrętowego jednostek, których stan techniczny nie spełnia wymogów międzynarodowych.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### 5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### 7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### 8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska

06/05/EP

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich**

Na podstawie art. 29 ust. 5 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich określa załącznik do rozporządzenia.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ... (poz. ....)**

**WZÓR LEGITYMACJI CZŁONKA PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH**

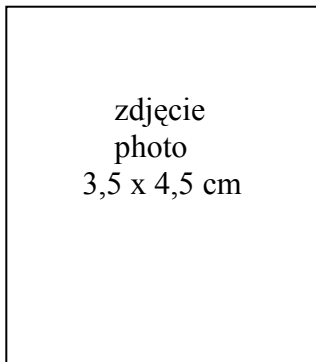
Wzór

Opis: Legitymacja o wymiarach 225 x 85 mm składana w połowie wzdłuż krótszego boku.  
Wykonana z tektury pokrytej w części zewnętrznej płótnem introligatorskim w kolorze granatowym. W części wewnętrznej legitymacji w kolorze białym czarne napisy w językach polskim i angielskim drukowane różną czcionką. Wzór w skali 1:1.

**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH  
STATE COMMISSION ON MARITIME ACCIDENTS INVESTIGATION**

Legitymacja nr.....  
ID No

Ważna do/ valid till .....



.....  
Nazwisko - Name

.....  
Imię - Given name

.....  
Stanowisko -Position

.....  
Podpis posiadacza - Holder's signature

Posiadacz tego dokumentu jest upoważniony do podejmowania wszelkich czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i statkach pod polską banderą.

Holder of document is authorized to undertake actions as required for investigation of maritime accidents within the territory of the Republic of Poland and ships flying Polish flag.

mp

Minister właściwy do spraw  
gospodarki morskiej  
Minister of maritime affairs

Warszawa, dnia .....

Podstawa prawna: art. 29 ust. 5 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ... )

Legal basis: art. 29 item 5 of the State Commission on Maritime Accident Investigation (Journal of Laws pos...)

Prosi się właściwe władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/her duties.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**

**REPUBLIC OF POLAND**



**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH**  
**STATE COMMISSION ON MARITIME ACCIDENTS INVESTIGATION**

Legitymacja nr. ....

ID No

Ważna do/ valid till .....

zdjęcie  
photo

3,5 x 4,5 cm

.....  
Nazwisko-Name

.....  
Imię- Given name

.....  
Stanowisko-Position

.....  
Podpis posiadacza- Holder's signature

Posiadacz tego dokumentu jest upoważniony do podejmowania wszelkich czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i statkach pod polską banderą.

Holder of document is authorized to undertake actions as required for investigation of maritime accidents within the territory of the Republic of Poland and ships flying Polish flag.

mp Minister właściwy do spraw  
gospodarki morskiej  
Minister of maritime affairs

Warszawa dnia .....

Podstawa prawna: art. 29 ust. 5 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. z 2012r. poz. )

Legal basis: art. 29 item 5 of the State Commission on Maritime Accident Investigation (Journal of Laws 2012 no pos.....)

Prosi się właściwe władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/ her duties.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**

**REPUBLIC OF POLAND**

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zwany dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 5 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, kapitanów i armatorów statków, kapitanaty (bosmanaty) portów oraz podmioty zarządzające portami morskimi, instytucje klasyfikacyjne oraz producentów statków i urzędów okrętowych, przedsiębiorstwa atestujące działanie urzędów okrętowych, przedsiębiorstwa remontujące statki oraz urzędnicy okrętowe, agencje pośrednictwa pracy dla marynarzy posiadające przedstawicielstwa na terenie RP.

### 2. Konsultacje społeczne

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku mailbox@prs.pl
2. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com
3. Germanischer Lloyd Polska - boris.bondarenko@gl-group.com,
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce 258rs-pol@artnet.com.pl
5. RINA Poland gdansk.office@rina.org
6. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. joanna.florek@lr.org
7. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl
8. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS  
comercialyacht@interia.pl sportfish@sportfish.pl
10. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich sarkolobrzeg@poczta.onet.pl
11. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni zg@zrm-op.org
12. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce kirustaka@poczta.onet.pl
13. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.zo.o. rynekrybny@interia.pl
14. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku rybak2007@op.pl
15. Związek Rybaków Polskich w Ustce zrp.ustka@vp.pl
16. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” hasip@pfz.org.pl andrzej.mazurek@hasip.com.pl
17. Gdańska Federacja Żeglarska gfz@zeglarz.gda.pl
18. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, pspm@pspm.pl
19. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
20. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
21. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
22. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
23. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.  
shippinginfo@chipolbrok.com.pl
24. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl

25. Rem-Service. Sp. z o.o. [remservice@rem-service.pl](mailto:remservice@rem-service.pl)
26. Unity Line Sp. z o.o. [info@unityline.pl](mailto:info@unityline.pl)
27. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)
28. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)
29. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. [info@portgdansk.pl](mailto:info@portgdansk.pl)
30. Zarząd Portu Elbląg [port@port.elblag.pl](mailto:port@port.elblag.pl)
31. Zarząd Portu Police [portmorski@portpolice.pl](mailto:portmorski@portpolice.pl)
32. Zarząd Portu Darłowo [dyrektor@port.darlowo.pl](mailto:dyrektor@port.darlowo.pl)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych. PKBWM wykona legitymacje we własnym zakresie.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie upoważnienia dla ekspertów korzystających z uprawnień członka**  
**Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz przedstawicieli istotnie**  
**zainteresowanych państw**

Na podstawie art. 31 ust. 3 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wzór upoważnienia dla ekspertów korzystających z uprawnień członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 2. Wzór upoważnienia dla przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw korzystających z uprawnień członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

**WZÓR UPOWAŻNIENIA DLA EKSPERTÓW KORZYSTAJĄCYCH Z  
UPRAWNIENÍ CZŁONKA PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW  
MORSKICH**

Wzór

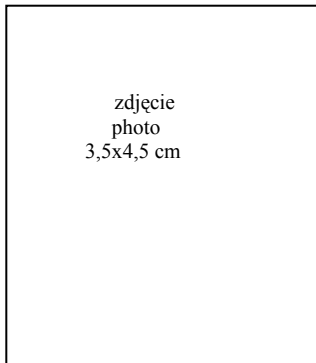
Opis: Legitymacja o wymiarach 225 x 85 mm składana w połowie wzdłuż krótszego boku.

Wykonana z tektury pokrytej w części zewnętrznej płótnem introligatorskim w kolorze granatowym. W części wewnętrznej legitymacji w kolorze białym czarne napisy w językach polskim i angielskim drukowane różną czcionką. Wzór w skali 1:1.

**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH  
STATE COMMISSION ON MARITIME ACCIDENTS INVESTIGATION**

Upoważnienie nr/ ID No .....

Ważne do/ valid till .....



.....  
Nazwisko - Name

.....  
Imię - Given name

.....  
Stanowisko - Position

.....  
Podpis posiadacza - Holder's signature

Posiadacz tego dokumentu jest upoważniony do podejmowania wszelkich czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i statkach pod polską banderą.

Holder of document is authorized to undertake actions as required for investigation of maritime accidents within the territory of the Republic of Poland and ships flying Polish flag.

mp

Przewodniczący Komisji.  
Badania Wypadków Morskich  
President of the State Commission  
on Maritime Accidents Investigation

Warszawa, dnia/date.....

Podstawa prawna: art. 31 ust. 3 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...)

Legal basis: art. 31 item 3 of the State Commission on Maritime Accident Investigation (Journal of Laws pos. ...)

Prosi się właściwe władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/her duties.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**

**REPUBLIC OF POLAND**

**WZÓR UPOWAŻNIENIA DLA PRZEDSTAWICIELI ISTOTNIE ZAINTERESOWANYCH  
PAŃSTW**

Wzór

Opis: Legitymacja o wymiarach 225 x 85 mm składana w połowie wzdłuż krótszego boku.

Wykonana z tektury pokrytej w części zewnętrznej płótnem introligatorskim w kolorze granatowym. W części wewnętrznej legitymacji w kolorze białym czarne napisy w językach polskim i angielskim drukowane różną czcionką. Wzór w skali 1:1.



**PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH**  
**STATE COMMISSION ON MARITIME ACCIDENTS INVESTIGATION**

Upoważnienie nr/ ID No .....

Ważne do/ valid till .....

.....  
Nazwisko – Name

.....  
Imię - Given name

.....  
Przedstawiciel organu badającego - Represented Investigation Body

.....  
Podpis posiadacza - Holder's signature

Posiadacz tego dokumentu jest upoważniony do wysłuchania osób i dostępu do dowodów związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i statkach pod polską banderą.

Holder of document is authorized to interview persons and to access the evidence relevant for investigation of maritime accidents within the territory of the Republic of Poland and ships flying Polish flag.

mp

Przewodniczący Komisji.  
Badania Wypadków Morskich  
President of the State Commission  
on Maritime Accidents Investigation

Warszawa, dnia/date.....

Podstawa prawna: art. 31 ust. 3 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. ...)

Legal basis: art. 31 item 3 of the State Commission on Maritime Accident Investigation (Journal of Laws pos. ...)

Prosi się właściwe władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego czynności badawczych.

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/her duties.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA**

**REPUBLIC OF POLAND**

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie upoważnienia dla eksperta działającego na rzecz Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zwanej dalej Komisją, oraz upoważnienia dla przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 31 ust. 3 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa wzory upoważnienia dla eksperta Komisji oraz upoważnienia dla przedstawiciela istotnie zainteresowanego państwa biorącego udział w badaniu. W pierwszym przypadku upoważnienie daje uprawnienia takie same, jakie posiadają członkowie Komisji. W drugim przypadku jest ograniczone do możliwości wysłuchania osób i dostępu do dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, kapitanów i armatorów statków, kapitanaty (bosmanaty) portów oraz podmioty zarządzające portami morskimi i użytkowników infrastruktury portowej, instytucje klasyfikacyjne mające siedziby na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, producentów statków oraz producentów wyposażenia okrętowego.

### 2. Konsultacje społeczne:

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku [mailbox@prs.pl](mailto:mailbox@prs.pl)
2. Det Norske Veritas Polska [Inacio.Golebski@dnv.com](mailto:Inacio.Golebski@dnv.com)
3. Germanischer Lloyd Polska - [boris.bondarenko@gl-group.com](mailto:boris.bondarenko@gl-group.com).
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce [258rs-pol@artnet.com.pl](mailto:258rs-pol@artnet.com.pl)
5. RINA Poland [gdansk.office@rina.org](mailto:gdansk.office@rina.org)
6. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. [joanna.florek@lr.org](mailto:joanna.florek@lr.org)
7. Polski Związek Żeglarski – [pyabiuro@pya.org.pl](mailto:pyabiuro@pya.org.pl)
8. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych [info@saj.org.pl](mailto:info@saj.org.pl)
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS  
[comercialyacht@interia.pl](mailto:comercialyacht@interia.pl) [sportfish@sportfish.pl](mailto:sportfish@sportfish.pl)
10. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich [sarkolobrzeg@poczta.onet.pl](mailto:sarkolobrzeg@poczta.onet.pl)
11. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni [zg@zrm-op.org](mailto:zg@zrm-op.org)
12. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce [kirustaka@poczta.onet.pl](mailto:kirustaka@poczta.onet.pl)
13. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.zo.o. [rynekrybny@interia.pl](mailto:rynekrybny@interia.pl)
14. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku [rybak2007@op.pl](mailto:rybak2007@op.pl)
15. Związek Rybaków Polskich w Ustce [zrp.ustka@vp.pl](mailto:zrp.ustka@vp.pl)
16. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” [hasip@pfz.org.pl](mailto:hasip@pfz.org.pl) [andrzej.mazurek@hasip.com.pl](mailto:andrzej.mazurek@hasip.com.pl)
17. Gdańska Federacja Żeglarska [gfz@zeklarz.gda.pl](mailto:gfz@zeklarz.gda.pl)
18. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, [pspm@pspm.pl](mailto:pspm@pspm.pl)
19. Związek Armatorów Polskich [secretariat@polshipowners.pl](mailto:secretariat@polshipowners.pl)
20. Polska Żegluga Bałtycka [info@polferries.pl](mailto:info@polferries.pl)
21. Polska Żegluga Morska – [pzmmanagement@polsteam.com.pl](mailto:pzmmanagement@polsteam.com.pl)
22. Polskie Linie Oceaniczne [pol@pol.com.pl](mailto:pol@pol.com.pl)
23. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.  
[shippinginfo@chipolbrok.com.pl](mailto:shippinginfo@chipolbrok.com.pl)
24. Unibaltic [unibaltic@unibaltic.pl](mailto:unibaltic@unibaltic.pl)

- 25. Rem-Service. Sp. z o.o. [remservice@rem-service.pl](mailto:remservice@rem-service.pl)
- 26. Unity Line Sp. z o.o. [info@unityline.pl](mailto:info@unityline.pl)
- 27. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)
- 28. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)
- 29. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. [info@portgdansk.pl](mailto:info@portgdansk.pl)
- 30. Zarząd Portu Elbląg [port@port.elblag.pl](mailto:port@port.elblag.pl)
- 31. Zarząd Portu Police [portmorski@portpolice.pl](mailto:portmorski@portpolice.pl)
- 32. Zarząd Portu Darłowo [dyrektor@port.darlowo.pl](mailto:dyrektor@port.darlowo.pl)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych. Komisja zleci wykonanie formularzy upoważnień na koszt własny.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szczegółowego zakresu sporządzania raportów przez Państwową Komisję Badania  
Wypadków Morskich**

Na podstawie art. 45 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa zawartość:

- 1) raportu końcowego Komisji w sprawie badania wypadku lub incydentu morskiego stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) raportu tymczasowego Komisji w sprawie badania wypadku lub incydentu morskiego stanowiącego załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) raportu uproszczonego Komisji w sprawie badania wypadku lub incydentu morskiego stanowiącego załącznik nr 3 do rozporządzenia;

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

Zawartość raportu końcowego w sprawie bardzo poważnego wypadku lub wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek morski, lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje, mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów w przyszłości.

Raport końcowy z przeprowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego  
A.

Podstawowe fakty dotyczące wypadku: co, gdzie, kiedy i jak się zdarzyło oraz ewentualne skutki takie jak: śmierć, uszkodzenia ciała, uszkodzenia statku lub urządzeń, ładunku, osób trzecich lub zanieczyszczenie środowiska

**B. Informacje ogólne:**

1. dane statku :

- a) nazwa statku.....
- b) sygnał rozpoznawczy.....
- c) typ statku.....nr IMO.....
- d) GT.....
- e) rok budowy.....
- f) szerokość.....
- g) długość całkowita.....
- h) materiał z jakiego zbudowany jest kadłub.....
- i) instytucja klasyfikacyjna .....
- j) ostatni przegląd klasowy.....
- k) minimalna obsada załogowa.....
- l) typ VDR .....
- m) czy zapisy w czasie wypadku zarejestrowane ....tak .....nie

2. dane dotyczące podróży statku:

Porty zawinięcia w czasie podróży.....  
Rodzaj żeglugi .....

Informacja o ładunku (ilość i rodzaj).....

Informacja o załodze w trakcie podróży(liczba/narodowość).....

Informacja o pasażerach (liczba/narodowość).....

3. dane dotyczące samego zdarzenia.....

Rodzaj wypadku: bardzo poważny ....poważny...inny...incydent.....

Data i czas zdarzenia (UTC).....  
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:.....  
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:.....  
Charakter akwenu ....pełne morze, .....przybrzeżny.....wody wewnętrzne.,  
Stan pogody w trakcie wypadku:.....,  
Stan eksploatacyjny statku w trakcie wypadku .....  
Miejsce na statku .....  
Wpływ czynnika ludzkiego na wypadek.....  
Skutki wypadku (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska inne):.....  
.....

#### 4. Zaangażowanie nabrzeżnych instytucji i działania ratownicze

Kto był zaangażowany.....  
Użyte środki:.....  
Szybkość reakcji działania służb ratowniczych.....  
Podjęte działania .....  
Osiągnięte wyniki.....

#### C. Opis zdarzenia:

Rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego poprzez chronologiczny opis kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, mających miejsce w trakcie wypadku i po jego zakończeniu z uwzględnieniem wszystkich czynników.

#### D. Analiza kolejnych zdarzeń z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz oraz powziętych środków zaradczych:

- wzajemne powiązania pomiędzy poszczególnymi zdarzeniami oraz ze środowiskiem
- błędy ludzkie i zaniechania
- zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych i ich oddziaływanie na środowisko
- uszkodzenia wyposażenia statkowego
- wpływ czynników zewnętrznych

#### E. Wnioski

Podsumowanie ustalonych czynników mających wpływ na wypadek oraz ocena zastosowanych przed wypadkiem środków zaradczych

#### FI. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

#### FII. Realizacja zalecenia przez jego adresata

- a) czy adresat zalecenia zaakceptował czy odrzucił treść zalecenia
- b) jakie środki zaradcze i w jakim terminie zostały wdrożone przez adresata zalecenia:

#### G. Załączniki

- zdjęcia, filmy, nagrania głosu, mapy i rysunki, zapisy elektroniczne
- normy i normatywy mające zastosowanie i użyte w trakcie badania

- wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów
- specjalne opracowania na temat bezpieczeństwa
- inne informacje

\* - w raporcie tymczasowym opracowanie punktów **C.D.E** zgodnie z wiedzą zgromadzoną przez Komisję do czasu publikacji raportu tymczasowego; punkt F pozostaje niezapełniony



## Załącznik nr 2

Zawartość raportu tymczasowego: w sprawie bardzo poważnego wypadku lub wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek morski, lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów w przyszłości.

Raport tymczasowy z przeprowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego

A.

Podstawowe fakty dotyczące wypadku: co, gdzie, kiedy i jak się zdarzyło oraz ewentualne skutki takie jak: śmierci, uszkodzeń ciała, uszkodzeń statku lub urządzeń, ładunku, osób trzecich lub zanieczyszczenia środowiska

B. informacje ogólne:

1. dane statku :

- a. nazwa statku.....
- b. sygnał rozpoznawczy..... c. typ statku.....nr IMO.....
- d. GT.....e. rok budowy..... f. szerokość.....g. długość całkowita.....
- h. materiał z jakiego zbudowany jest kadłub.....
- i. instytucja klasyfikacyjna .....
- j. ostatni przegląd klasowy.....k. minimalna obsada załogowa.....
- l. typ VDR .....ll. czy zapisy w czasie wypadku zarejestrowane ....tak .....nie

2. dane dotyczące podróży statku:

Porty zawinięcia w czasie podróży.....  
Rodzaj żeglugi .....

Informacja o ładunku (ilość i rodzaj).....  
Informacja o załodze w trakcie podróży(liczba/narodowość).....  
Informacja o pasażerach (liczba/narodowość).....

3. dane dotyczące samego zdarzenia.....

Rodzaj wypadku: bardzo poważny....poważny...inny...incydent.....  
Data i czas zdarzenia (UTC).....  
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:.....  
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:.....  
Charakter akwenu ....pełne morze, .....przybrzeżny.....wody wewnętrzne.,  
Stan pogody w trakcie wypadku:.....,  
Stan eksploatacyjny statku w trakcie wypadku .....

Miejsce na statku .....

Wpływ czynnika ludzkiego na wypadek.....

Skutki wypadku (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska inne):.....

.....  
4. Zaangażowanie nabrzeżnych instytucji i działania ratownicze

Kto był zaangażowany.....

Użyte środki:.....

Szybkość reakcji działania służb ratowniczych.....

Podjęte działania.....

Osiągnięte wyniki.....

C\*. Opis zdarzenia:

Rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego poprzez chronologiczny opis kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, mających miejsce w trakcie wypadku i po jego zakończeniu z uwzględnieniem wszystkich czynników.

D\*. Analiza kolejnych zdarzeń z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz oraz powziętych środków zaradczych:

- wzajemne powiązania pomiędzy poszczególnymi zdarzeniami oraz ze środowiskiem
- błędy ludzkie i zaniechania
- zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych i ich oddziaływanie na środowisko
- uszkodzenia wyposażenia statkowego
- wpływ czynników zewnętrznych

E\*. Wnioski

Podsumowanie ustalonych czynników mających wpływ na wypadek oraz ocena zastosowanych przed wypadkiem środków zaradczych

F. Załączniki

- zdjęcia, filmy, nagrania głosu, mapy i rysunki, zapisy elektroniczne
- normy i normatywy mające zastosowanie i użyte w trakcie badania
- wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów
- specjalne opracowania na temat bezpieczeństwa
- inne informacje

\* - w raporcie opracowanie punktów C.D.E zgodnie z wiedzą zgromadzoną przez Komisję do czasu publikacji raportu tymczasowego

### Załącznik nr 3

Zawartość raportu uproszczonego Komisji w sprawie wypadku lub incydentu morskiego  
Raport uproszczony z przeprowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego

A.

Podstawowe fakty dotyczące wypadku: co, gdzie, kiedy i jak się zdarzyło oraz ewentualne skutki takie jak: śmierć, uszkodzenia ciała, uszkodzenia statku lub urządzeń, ładunku, osób trzecich lub zanieczyszczenia środowiska

B. informacje ogólne:

1. dane statku :

- a. nazwa statku.....
- b. sygnał rozpoznawczy..... c. typ statku.....nr IMO.....
- d. GT.....e. rok budowy..... f. szerokość.....g. długość całkowita.....
- h. materiał z jakiego zbudowany jest kadłub.....
- i. instytucja klasyfikacyjna .....
- j. ostatni przegląd klasowy.....k. minimalna obsada załogowa.....
- l. typ VDR .....
- ll. czy zapisy VDR w czasie wypadku/incydentu zarejestrowane ....tak .....nie

2. dane dotyczące podróży statku:

Porty zawinięcia w czasie podróży.....  
Rodzaj żeglugi .....

Informacja o ładunku (ilość i rodzaj).....  
Informacja o załodze w trakcie podróży (liczba/narodowość).....  
Informacja o pasażerach (liczba/narodowość).....

3. dane dotyczące samego zdarzenia.....

Rodzaj wypadku: bardzo poważny....poważny...inny...incydent.....  
Data i czas zdarzenia (UTC).....  
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:.....  
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:.....  
Charakter akwenu ....pełne morze, .....przybrzeżny.....wody wewnętrzne.,  
Stan pogody w trakcie wypadku:.....,  
Stan eksploatacyjny statku w trakcie wypadku .....

Miejsce na statku .....

Wpływ czynnika ludzkiego na wypadek.....  
Skutki wypadku (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska inne):.....  
.....  
.....

4. Zaangażowanie nabrzeżnych instytucji i działania ratownicze.....tak.....nie

Kto był zaangażowany.....  
Użyte środki:.....

Szybkość reakcji działania służb ratowniczych.....  
Podjęte działania.....  
Osiągnięte wyniki.....

C. Opis zdarzenia:

Rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego poprzez chronologiczny opis kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, mających miejsce w trakcie wypadku i po jego zakończeniu z uwzględnieniem wszystkich czynników.

D. Analiza kolejnych zdarzeń z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz oraz powziętych środków zaradczych:

- wzajemne powiązania pomiędzy poszczególnymi zdarzeniami oraz ze środowiskiem
- błędy ludzkie i zaniechania
- zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych i ich oddziaływanie na środowisko
- uszkodzenia wyposażenia statkowego
- wpływ czynników zewnętrznych

E. Wnioski

Podsumowanie ustalonych czynników mających wpływ na wypadek oraz ocena zastosowanych przed wypadkiem środków zaradczych

F. Załączniki

- zdjęcia, filmy, nagrania głosu, mapy i rysunki, zapisy elektroniczne
- normy i normatywy mające zastosowanie i użyte w trakcie badania
- wykaz stosowanych terminów technicznych oraz skrótów
- specjalne opracowania na temat bezpieczeństwa
- inne informacje

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowego zakresu sporządzania raportów przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, zwany dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 45 ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Rozporządzenie określa zakres informacji zawartych w raportach końcowych, tymczasowych sporządzanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, zwaną dalej „PKBWM”, o wypadku lub incydencie morskim. Rozporządzenie bezpośrednio transponuje załącznik numer 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/18/WE”. Artykuł 14 ust. 1 dyrektywy 2009/18/WE przewiduje obowiązek sformułowania przez organ badający, jakim jest PKBWM, sprawozdania zgodnie z w/w załącznikiem.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn.zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, oraz wszystkie osoby i podmioty, których dotyczy raport, a w szczególności część raportu zawierająca zalecenia.

### 2. Konsultacje społeczne

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku mailbox@prs.pl
2. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com
3. Germanischer Lloyd Polska - boris.bondarenko@gl-group.com,
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce 258rs-pol@artnet.com.pl
5. RINA Poland gdansk.office@rina.org
6. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. joanna.florek@lr.org
7. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl
8. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS  
comercialyacht@interia.pl sportfish@sportfish.pl
10. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich sarkolobrzeg@poczta.onet.pl
11. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni zg@zrm-op.org
12. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce kirustaka@poczta.onet.pl
13. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.zo.o. rynekrybny@interia.pl
14. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku rybak2007@op.pl
15. Związek Rybaków Polskich w Ustce zrp.ustka@vp.pl
16. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” hasip@pfz.org.pl andrzej.mazurek@hasip.com.pl
17. Gdańska Federacja Żeglarska gfz@zeglarz.gda.pl
18. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, pspm@pspm.pl
19. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
20. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
21. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
22. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
23. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.  
[shippinginfo@chipolbrok.com.pl](mailto:shippinginfo@chipolbrok.com.pl)
24. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl

25. Rem-Service. Sp. z o.o. [remservice@rem-service.pl](mailto:remservice@rem-service.pl)
26. Unity Line Sp. z o.o. [info@unityline.pl](mailto:info@unityline.pl)
27. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)
28. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)
29. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. [info@portgdansk.pl](mailto:info@portgdansk.pl)
30. Zarząd Portu Elbląg [port@port.elblag.pl](mailto:port@port.elblag.pl)
31. Zarząd Portu Police [portmorski@portpolice.pl](mailto:portmorski@portpolice.pl)
32. Zarząd Portu Darłowo [dyrektor@port.darlowo.pl](mailto:dyrektor@port.darlowo.pl)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie sposobu wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego**

Na podstawie art. 47 ust. 5 ustawy z dnia ..... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U., poz. ...), dalej zwanej „Komisją”, zarządza się co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób wykonania obowiązków armatora statku w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego;
- 2) sposób wykonania obowiązków kapitana statku w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego;
- 3) sposób wykonania obowiązków zarządzającego portem i użytkownika infrastruktury portowej w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego.

**§ 2. 1.** Kapitan statku w razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego powinien:

- 1) zapewnić zachowanie zapisu przez VDR (lub S-VDR) zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia zainstalowanego na statku;
- 2) wykorzystać jakikolwiek środek łączności, w tym elektronicznej, aby niezwłocznie zgłosić Komisji oraz kapitanatowi pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, zaistnienie wypadku oraz w stosownym czasie przekazać pisemne zgłoszenie wypadku zgodnie z formularzem zgłoszenia stanowiącym załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 3) zachować oryginalne mapy lub sporządzić kopie map, którymi posługiwano się podczas wypadku lub incydentu morskiego;
- 4) zachować oryginały lub sporządzić kopie korespondencji ze statku i na statek sprzed, w trakcie i po zaistnieniu wypadku lub incydentu morskiego;
- 5) zachować kopie listy załogi i listy pasażerów;
- 6) zachować oryginał lub sporządzić kopie listy ładunkowej i planu ładunkowego;
- 7) zachować oryginał lub sporządzić kopię planu podróży statku;
- 8) zachować oryginał lub sporządzić kopię dziennika okrętowego, maszynowego i książki olejowej;
- 9) zachować oryginał lub sporządzić kopię zeszytu poleceń dla oficerów wachtowych;
- 10) zachować oryginał lub sporządzić kopie zeszytu poleceń dla mechaników wachtowych

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).



11) zachować oryginały zapisów urządzeń rejestrujących, monitorujących pracę urządzeń nawigacyjnych, radiołączności, pracy systemów przeciwpożarowych, pracy urządzeń napędowych, prądotwórczych oraz sterów;

12) sporządzić kopie dokumentów kwalifikacyjnych wszystkich członków załogi

2. Po wypadku kapitan powinien zapewnić dostęp Komisji do:

- 1) dokumentacji urządzeń powyżej wymienionych;
- 2) wszystkich pomieszczeń na statku;
- 3) wszystkich członków załogi;
- 4) środków łączności.

**§ 3.** 1. Armator statku biorącego udział w wypadku lub incydencie morskim powinien niezwłocznie zabezpieczyć i udostępnić dokumenty będące w jego posiadaniu i na żądanie Komisji sporządzić:

- 1) kopie certyfikatów statutowych i klasyfikacyjnych statku;
- 2) kopię SMC, kopię DOC oraz kopię *safety manual* armatora;
- 3) kopie sprawozdań z audytów wewnętrznych i zewnętrznych z zakresu bezpieczeństwa i ochrony statku;
- 4) kopię protokołu inspekcji statku na rozpoczęcie czarteru;
- 5) kopie przeglądów klasowych;
- 6) kopię dokumentacji technicznej statku;
- 7) kopię korespondencji prowadzonej ze statkiem z okresu przed, w trakcie i po wydarzeniu.

2. Ponadto armator powinien zapewnić:

- 1) dostęp do personelu mającego związek ze statkiem;
  - 2) odpowiednie pomieszczenie celem umożliwienia przeprowadzenia czynności badawczych.
3. Armatorem statku jest podmiot w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morskiego (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.<sup>2)</sup>).

**§ 4.** 1. Podmiot zarządzający portem polskim lub użytkownik infrastruktury portowej, w którym nastąpił wypadek lub incydent morski powinien wykonać i udostępnić na żądanie Komisji:

- 1) fotografie lub utrwalone za pomocą urządzeń audiowizualnych miejsca wypadku, statku uczestniczącego w wypadku, jego uszkodzeń lub uszkodzeń infrastruktury portowej;
- 2) szkic miejsca wypadku i opisu uszkodzeń spowodowanych przez statek, a jeżeli nastąpił na statku, szkic miejsca wypadku;
- 3) korespondencji sprzed, w trakcie i po wypadku i sporządzić jej kopię.

2. Ponadto powinien zapewnić:

- 1) dostęp Komisji do zatrudnionych przez niego świadków wypadku;
- 2) umożliwienie Komisji przeprowadzenia oględzin miejsca wypadku, dowodów rzeczowych lub powstałych uszkodzeń;
- 3) zapewnić, o ile to możliwe, Komisji odpowiednie pomieszczenia celem umożliwienia przeprowadzenia czynności badawczych;
- 4) dostęp do personelu mającego związek z wypadkiem;
- 5) zachować oryginały zapisów urządzeń rejestrujących lub monitorujących pracę urządzeń portowych;
- 6) zapewnić dostęp Komisji do dokumentacji urządzeń wymienionych powyżej.

**§ 5.** Dowody rzeczowe, które ze względu na rozmiary, charakter lub przeznaczenie nie mogą być przekazane Komisji, pozostawia się na przechowanie właścicielowi, ze wskazaniem

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1268.

ciążącego na właścicielu obowiązku przedstawienia go na każde żądanie Komisji lub dokonuje się ich szczegółowego opisu lub utrwalenia obrazu za pomocą urządzenia rejestrującego obraz.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 47 ust. 5 ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa sposób wykonania obowiązków armatorów, kapitana statku oraz podmiotu zarządzającego portem i użytkownika infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich materiałów do badania wypadków i incydentów morskich.

Ze względu na czynnik czasu, który jest podstawowy dla zgromadzenia wiedzy o zaistniałym wypadku lub incydencie morskim istotne jest, aby w jak najkrótszym czasie ustalić okoliczności zaistnienia zdarzenia. Dlatego ważne jest, aby do czasu przybycia Komisji na miejsce zdarzenia zdołano zachować w stanie jak najbardziej zbliżonym do stanu oryginalnego rzeczy i urządzeń, w momencie zaistnienia wypadku, co powinno Komisji ułatwić w trakcie badania określenie przyczyn wypadku, usystematyzowanie możliwych do uzyskania materiałów mogących być przedmiotem badań również usprawni badanie wypadku.

Udział kapitana i armatora statku w przygotowaniu materiałów do badania jest zupełnie naturalny, gdyż w ich posiadaniu znajduje się większość informacji i rzeczy, które mogą być przydatne w trakcie badania.

Odnośnie podmiotu zarządzającego portem lub użytkownika infrastruktury portowej ich udział w przygotowaniu materiałów i dowodów do badania jest w przypadku wypadku zaistniałego w trakcie przebywania statku na ich terenie również niezbędny ze względu na możliwość bezwzględnego dostępu do miejsca zdarzenia i osób mających związek z wypadkiem.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, kapitanów i armatorów statków, oraz podmioty zarządzające portami morskimi i użytkowników infrastruktury morskiej.

### 2. Konsultacje społeczne

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku [mailbox@prs.pl](mailto:mailbox@prs.pl)
2. Det Norske Veritas Polska [Inacio.Golebski@dnv.com](mailto:Inacio.Golebski@dnv.com)
3. Germanischer Lloyd Polska - [boris.bondarenko@gl-group.com](mailto:boris.bondarenko@gl-group.com),
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce [258rs-pol@artnet.com.pl](mailto:258rs-pol@artnet.com.pl)
5. RINA Poland [gdansk.office@rina.org](mailto:gdansk.office@rina.org)
6. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. [joanna.florek@lr.org](mailto:joanna.florek@lr.org)
7. Polski Związek Żeglarski – [pyabiuro@pya.org.pl](mailto:pyabiuro@pya.org.pl)
8. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych [info@saj.org.pl](mailto:info@saj.org.pl)
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS  
[comercialyacht@interia.pl](mailto:comercialyacht@interia.pl) [sportfish@sportfish.pl](mailto:sportfish@sportfish.pl)
10. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich [sarkolobrzeg@poczta.onet.pl](mailto:sarkolobrzeg@poczta.onet.pl)
11. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni [zg@zrm-op.org](mailto:zg@zrm-op.org)
12. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce [kirustaka@poczta.onet.pl](mailto:kirustaka@poczta.onet.pl)
13. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.zo.o. [rynekrybny@interia.pl](mailto:rynekrybny@interia.pl)
14. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku [rybak2007@op.pl](mailto:rybak2007@op.pl)
15. Związek Rybaków Polskich w Ustce [zrp.ustka@vp.pl](mailto:zrp.ustka@vp.pl)
16. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” [hasip@pfz.org.pl](mailto:hasip@pfz.org.pl) [andrzej.mazurek@hasip.com.pl](mailto:andrzej.mazurek@hasip.com.pl)
17. Gdańska Federacja Żeglarska [gfz@zeglarz.gda.pl](mailto:gfz@zeglarz.gda.pl)
18. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, [pspm@pspm.pl](mailto:pspm@pspm.pl)
19. Związek Armatorów Polskich [secretariat@polshipowners.pl](mailto:secretariat@polshipowners.pl)
20. Polska Żegluga Bałtycka [info@polferries.pl](mailto:info@polferries.pl)
21. Polska Żegluga Morska – [pzmmanagement@polsteam.com.pl](mailto:pzmmanagement@polsteam.com.pl)
22. Polskie Linie Oceaniczne [pol@pol.com.pl](mailto:pol@pol.com.pl)
23. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.  
[shippinginfo@chipolbrok.com.pl](mailto:shippinginfo@chipolbrok.com.pl)
24. Unibaltic [unibaltic@unibaltic.pl](mailto:unibaltic@unibaltic.pl)
25. Rem-Service. Sp. z o.o. [remservice@rem-service.pl](mailto:remservice@rem-service.pl)
26. Unity Line Sp. z o.o. [info@unityline.pl](mailto:info@unityline.pl)

27. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)
28. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)
29. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. [info@portgdansk.pl](mailto:info@portgdansk.pl)
30. Zarząd Portu Elbląg [port@port.elblag.pl](mailto:port@port.elblag.pl)
31. Zarząd Portu Police [portmorski@portpolice.pl](mailto:portmorski@portpolice.pl)
32. Zarząd Portu Darłowo [dyrektor@port.darlowo.pl](mailto:dyrektor@port.darlowo.pl)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szkolenia pilotów**

Na podstawie art. 107 ust. 11 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania ośrodków szkolenia pilotów, zwanych dalej „ośrodkami”;
- 2) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry tych ośrodków;
- 3) ramowe programy szkoleń i praktyki pilotowej;
- 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych.

**§ 2.** 1. Zespół audytujący przeprowadza audyt ośrodków w zakresie kontroli zgodności szkolenia pilotów morskich z wymaganiami przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, oraz niniejszego rozporządzenia celem:

- 1) uznania ośrodka;
- 2) odnowienia ważności uznania ośrodka;
- 3) sprawdzenia prawidłowości jego działania.

2. Na podstawie przeprowadzanego audytu, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydaje decyzję o:

- 1) uznaniu ośrodka;
- 2) odnowieniu ważności uznania ośrodka;
- 3) zawieszeniu uznania ośrodka;
- 4) cofnięciu uznania ośrodka.

3. Audyty dotyczące odnowienia ważności uznania ośrodka przeprowadza się nie wcześniej niż na 3 miesiące przed upływem ważności aktualnego uznania. Ważność decyzji o odnowieniu uznania jest przedłużana na okres nie dłuższy niż 4 lata licząc od daty upływu ważności ostatniego uznania.

4. Audyty dodatkowe przeprowadza się na zlecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w dowolnym terminie i zakresie.

5. Decyzję o uznaniu ośrodka, ograniczeniu lub rozszerzeniu zakresu uznania, odnowieniu ważności uznania, zawieszeniu lub cofnięciu uznania podejmuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek zespołu audytującego po przeprowadzonym audycie, z zastrzeżeniem ust. 7.

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

6. Decyzje o cofnięciu uznania zostają podjęte w przypadku uniemożliwienia przez ośrodek, bez zaistnienia uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Uznanie zostaje wówczas cofnięte ze skutkiem natychmiastowym.

**§ 3.** 1. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 i 2, składa Kierownik ośrodka do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Audyty, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, są przeprowadzane na polecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, oraz wszystkie wymagane rozporządzeniem dokumenty, przesłane do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, winny być sporządzone w języku polskim.

4. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 2, powinien być złożony nie później niż na 3 miesiące przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

**§ 4.** 1. Audyt, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1, przeprowadza się nie później niż na 3 miesiące od daty złożenia wniosku.

2. Audyt, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 2, przeprowadza się nie później niż przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

3. Audyt, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, przeprowadza się w terminie nie krótszym niż 14 dni od daty powiadomienia ośrodka o planowanym audycie

**§ 5.** 1. Po zakończeniu audytu audytor wiodący przekazuje sprawozdanie z przeprowadzonego audytu ministrowi do spraw gospodarki morskiej i zależnie od wyniku audytu udziela lub nie udziela rekomendacji do wydania certyfikatu. Kopia sprawozdania z przeprowadzonego audytu przekazywana jest Kierownikowi ośrodka.

2. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w działalności ośrodka w zakresie szkolenia pilotów morskich sporządza się karty niezgodności, których kopie przekazuje się, wraz ze sprawozdaniem z przeprowadzonego audytu, Kierownikowi ośrodka.

3. W karcie niezgodności należy wskazać działania korygujące i terminy ich wykonania.

4. W przypadku stwierdzenia przez zespół audytujący istnienia dużej niezgodności, audytor wiodący występuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o zawieszenie uznania ośrodka lub, w przypadku audytu o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1, wnioskuje o nie udzielenie uznania.

5. Kierownik ośrodka po usunięciu wszystkich niezgodności wymienionych w karcie niezgodności zgłasza na piśmie przewodniczącemu zespołu audytującego wykonanie działań korygujących.

6. Audytor wiodący po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 5, analizuje karty niezgodności i w przypadku akceptacji wykonania działań korygujących zamyka wystawione karty niezgodności i przekazuje informacje o zamknięciu ministrowi do spraw gospodarki morskiej. Przed zamknięciem kart dużej niezgodności minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zleca wykonanie audytu dodatkowego na koszt ośrodka.

7. W przypadku braku akceptacji wykonanych działań korygujących ponownie wystawiane są karty niezgodności.

**§ 6.** Ośrodek, którego certyfikat uznania utracił ważność z powodu:

- a) niepoddania ośrodka audytu, w celu odnowienia ważności certyfikatu uznania,
- b) cofnięcia uznania lub,
- c) zawieszenia działalności

– może ponownie ubiegać się o uznanie.

**§ 7.** Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek Kierownika ośrodka, audyt zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 i 2.

**§ 8.** Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć, jeśli dotyczy:

- 1) statut ośrodka szkoleniowego;
- 2) akt założycielski ośrodka szkoleniowego;
- 3) dokument potwierdzający wpis do rejestru placówek, prowadzonego przez organ samorządu terytorialnego w przypadku ośrodków zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne;
- 4) dokument potwierdzający wpis ośrodka do rejestru jednostek szkoleniowych zgodny z przepisami państw członkowskich UE i trzecich, w których został utworzony;
- 5) opis usług szkoleniowych w zakresie szkolenia pilotów morskich;
- 6) opis posiadanej bazy szkoleniowej w zakresie szkolenia pilotów morskich;
- 7) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach;
- 8) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej;
- 9) aktualne programy kształcenia dotyczące szkoleń pilotów morskich, które powinny zawierać w szczególności:
  - a) szczegółowe cele szkolenia, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
  - b) opis metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji,
  - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia;
- 10) wzory wydawanych zaświadczeń, o ile występują;
- 11) opis systemu archiwizowania dokumentacji;
- 12) wzory wydawanych świadectw ukończenia szkolenia;
- 13) opis systemu kontroli realizacji programów nauczania z poszczególnych przedmiotów.

**§ 9.** Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § ust. 1 pkt 1 i 2, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z przepisami art. 76 ust. 1 – 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

**§ 10.** Audytowi podlega działalność ośrodka szkoleniowego w zakresie szkolenia kwalifikacyjnego pilotów morskich, w tym, jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacji, w tym:
  - a) statut, akt założycielski,
  - b) dokumentacja systemu jakości,
  - c) dokumentacja przebiegu procesu nauczania, w tym protokoły egzaminów,
  - d) dokumentacja osobowa kadry kierowniczej i dydaktycznej;
- 2) baza dydaktyczna, w tym:
  - a) baza lokalowa,



- b) posiadane wyposażenie sal wykładowych, pracowni, laboratoriów, symulatorów, warsztatów, niezbędne do szkoleń pilotów morskich;
- 3) organizacja pracy ośrodka, w tym:
  - a) struktura organizacyjna,
  - b) obieg dokumentów i informacji,
  - c) zasady archiwizacji i przechowywania dokumentów,
  - d) zasady nadzoru i kontroli wewnętrznej;
- 4) proces szkolenia, w tym:
  - a) realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
  - b) wykorzystanie sprzętu, pomocy dydaktycznych w procesie szkolenia,
  - c) realizacja i ocena praktyki pływania, w tym rejestr wydanych dzienników praktyk i rejestr zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk,
  - d) formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
  - e) kwalifikacje wykładowców i egzaminatorów,
  - f) sposób i wyniki oceny wykładowców,
  - g) zgodność procesów kształcenia realizowanych przez ośrodek szkoleniowy z zatwierdzonymi programami szkoleń,
  - h) kontrola procesu szkolenia,
  - i) prowadzenie dokumentacja procesu szkolenia.

§ 11. Ośrodek zostaje uznany w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli:

- 1) szkolenia kwalifikacyjne, prowadzone są w oparciu o programy szkoleń, zawierające kwalifikacje kadry, wymagane wyposażenie i treści programowe, określone na podstawie niniejszego rozporządzenia;
- 2) posiada system zarządzania jakością zgodny z normami ISO serii 9000 w zakresie działalności szkolenia pilotów morskich, potwierdzony odpowiednim certyfikatem, przy czym w nowo tworzonych ośrodkach system zarządzania jakością powinien być potwierdzony certyfikatem w okresie 1 roku od rozpoczęcia działalności szkoleniowej.

§ 12. Ramowe programy szkoleń i wymagań egzaminacyjnych, wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry, stanowią załącznik nr 1.

§ 13. Ramowy program praktyki pilotowej stanowi załącznik nr 2.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

**RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA PILOTÓW  
WYMAGANIA EGZAMINACYJNE  
WYMAGANIA dotyczące WYPOSAŻENIA SZKOLENIOWEGO  
i KWALIFIKACJI KADRY DYDAKTYCZNEJ**

**1.**

	Tematyka:	<b>Systemy Bezpieczeństwa Żeglugi</b>				
	Zakres szkolenia:					
	Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
	Liczba godzin:	8	4			12

**I. Cele szkolenia**

**II. Wymagania wstępne:**

**III. Wiedza**

W zakresie aktualnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi w Rzeczypospolitej Polskiej i na poziomie międzynarodowym, przepisów prawnych dotyczących pilotażu morskiego i pełnomorskiego, organizacji pilotażu w różnych państwach, organizacji zrzeszających pilotów, zakres odpowiedzialności pilota i zasad współpracy z załogą, wymagania w Rzeczypospolitej Polskiej i wybranych państwach do uzyskania dyplomu pilota, bazy danych wypadków, ryzyka, procedur zarządzania ryzykiem, wytycznych do zarządzania ryzykiem na obszarach portowych.

**IV. Kompetencje**

**Umiejętność** korzystania z aktualnych aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi oraz pilotażu morskiego i pełnomorskiego, współpracy z załogą statku w zakresie prowadzenia bezpiecznej nawigacji, określania przyczyn wypadków, analizowania potencjalnych zagrożeń.

**V. Szczegółowy zakres szkolenia**

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	<p><b>Stan prawny w RP</b></p> <p>1.Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim 2.Ustawa z dnia 23 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich 3.Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski 4.Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej 5.Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 6.Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich 7.Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków 8.Ustawa z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich</p> <p><b>Międzynarodowy stan prawny</b></p> <p>1. Procedury uchwalania aktów prawnych w IMO. 2. Wymagania Konwencji SOLAS w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, 3. Resolution A.480(IX) (adopted in 1975) recommends the use of</p>	8				

	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. qualified deep-sea pilots in the Baltic and Resolution A.620(15) (adopted 1987) recommends that ships with a draught of 13 metres or more should use the pilotage services established by Coastal States in the entrances to the Baltic Sea.</li> <li>5. A.486(XII) (adopted 1981) recommends the use of deep-sea pilots in the North Sea, English Channel and Skagerrak.</li> <li>6. A.579(14) (adopted 1985) recommends that certain oil tankers, all chemical carriers and gas carriers and ships carrying radioactive material using the Sound (which separates Sweden and Denmark) should use pilotage services.</li> <li>7. A.889(21) on Pilot Transfer Arrangements gives recommendations on the construction of pilot ladders.</li> <li>8. A960 gives recommendations on training and certification and operational procedures for Maritime Pilots other than Deep Sea pilots.</li> </ol>					
2.	<b>Organizacja pilotażu</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zakres odpowiedzialności pilota.</li> <li>2. Ogólne zasady współpracy z załogą.</li> <li>3. Wymagania w Rzeczypospolitej Polskiej i wybranych krajach do uzyskania dyplomu pilota.</li> <li>4. Wypadek morski, ryzyko nawigacyjne.</li> <li>5. System zarządzania ryzykiem w portach.</li> <li>6. Wytyczne dotyczące ryzyka w obszarach portowych (IMO, EMSA, i inne).</li> <li>7. Studia przypadków.</li> </ol>		4			
	<b>Razem</b>	8	4			12

#### VI. Zaliczenie przedmiotu w trakcie szkolenia

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady	x		x		
Ćwiczenia					

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

Sala wykładowa z ekranem i projektorem komputerowym

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne
<i>Ćwiczenia</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.

#### 2.

	Tematyka:	<b>Nawigacja Pilotażowa</b>				
	Zakres szkolenia:					
	Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
	Liczba godzin:	10	3	3	20	36

**I. Cele szkolenia****II. Wymagania wstępne**

Poziom zarządzania dział pokładowy

**III. Wiedza**

W zakresie zadań i celu nawigacji pilotażowej, metod określania pozycji podczas prowadzenia nawigacji pilotażowej, metod szacowania skutków awarii i ryzyka, jakie towarzyszą manewrom na akwenach ograniczonych.

**IV. Kompetencje**

Umiejętność określania dokładności pływającego znaku nawigacyjnego, wyznaczania częstotliwość określania pozycji, wyznaczania parametrów nabieżników, oszacowania szerokości pasa ruchu, realizowania manewru pilotażu w różnych warunkach hydrometeorologicznych i na różnych akwenach ograniczonych.

**V. Szczegółowy zakres szkolenia**

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	<b>TEORIA NAWIGACJI PILOTAŻOWEJ</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Manewry wykonywane statkiem podczas prowadzenia nawigacji pilotażowej.</li> <li>Klasyfikacje akwenów nawigacyjnych.</li> <li>Ograniczenia akwenów manewrowych w płaszczyźnie horyzontalnej i wertykalnej.</li> <li>Modele ruchu statków na akwenach ograniczonych.</li> <li>Wpływ warunków hydrometeorologicznych oraz intensywności ruchu na bezpieczeństwo nawigacji.</li> <li>Sterowanie ruchem statku w aspekcie bezpieczeństwa wykonywania manewru.</li> <li>Szacowanie skutków i ryzyka nawigacyjnego podczas prowadzenia nawigacji pilotażowej.</li> <li>Terestryczne metody określania pozycji statku na akwenie ograniczonym wykorzystywane w nawigacji pilotażowej.</li> <li>Radarowe metody określania pozycji statku na akwenie ograniczonym.</li> <li>Radionawigacyjne i satelitarne metody określania pozycji statku na akwenie ograniczonym.</li> <li>Pozycja określana w oparciu o wzrokową ocenę odległości.</li> <li>Współczesne systemy oznakowania nawigacyjnego stosowane na akwenach ograniczonych.</li> <li>Metody określania położenia wodnicy statku na akwenie ograniczonym.</li> <li>Wybór metody określania pozycji podczas manewrowania na akwenie ograniczonym.</li> <li>Współpraca statku ze służbami monitoringu ruchu podczas prowadzenia manewru pilotażowego na akwenie ograniczonym.</li> <li>Współpraca z innymi jednostkami manewrującymi na akwenie ograniczonym, wykorzystanie holowników.</li> </ol>	10				
2.	<b>PRAKTYCZNE WYKONYWANIE MANEWRÓW</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku na podejściu do wybranego portu.</li> <li>Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku na torze wodnym (wybrany model symulacyjny).</li> <li>Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku w kanale (wybrany model symulacyjny).</li> <li>Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku na rzece (wybrany model symulacyjny).</li> </ol>				20	

	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku podczas manewrów wewnątrz portu takich jak przeholowanie lub zmiana nabrzeża (wybrany model symulacyjny).</li> <li>6. Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku na podejściu do wybranego portu z uwzględnieniem współpracy ze służbami wspomagającymi i monitorującymi ruch np. VTS.</li> <li>7. Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku maksymalnego na torze wodnym (wybrany model symulacyjny).</li> <li>8. Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku (np. gazowiec, tankowiec) przewożącego ładunek niebezpieczny wprowadzanego na terminal rozładunkowy w porze dziennej.</li> <li>9. Ćwiczenia w zakresie pilotażu statku (np. gazowiec, tankowiec) przewożącego ładunek niebezpieczny wprowadzanego na terminal rozładunkowy w porze nocnej.</li> <li>10. Ćwiczenia symulacyjne w zakresie pilotażu zestawów holowniczych.</li> </ol>					
3	<b>OBLICZENIA</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obliczanie składowych szerokości pasa ruchu.</li> <li>2. Określanie współrzędnych statku w układach współrzędnych wykorzystywanych w nawigacji pilotażowej.</li> <li>3. Wyznaczanie częstotliwości określania pozycji dla wybranych ograniczonych akwenów manewrowych.</li> <li>4. Szacowanie błędów określania pozycji w nawigacji pilotażowej.</li> <li>5. Analiza nawigacyjna wybranego akwenu pilotażowego.</li> </ol>			3		
4.	<b>PRAKTYKA MANEWROWANIA (PROCEDURY)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Manewr symulacyjny podejścia i mocowania holownika w porze dziennej.</li> <li>2. Manewr symulacyjny podejścia i mocowania holownika w porze nocnej.</li> <li>3. Manewr symulacyjny cumowania do boi cumowniczej.</li> <li>4. Manewr symulacyjny podejścia i cumowania do drugiego statku.</li> <li>5. Manewr symulacyjny podejścia i cumowania do nabrzeża w porze dziennej.</li> <li>6. Manewr symulacyjny podejścia i cumowania do nabrzeża w porze nocnej.</li> </ol>		3			
<b>Razem</b>		10	3	3	20	36

#### VI. Zaliczenie przedmiotu w trakcie szkolenia

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady			X		
Ćwiczenia			X		
Laboratorium			X		X
Symulator					

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

Wykład audiowizualny i ćwiczenia - sala wykładowa z ekranem i projektorem komputerowym

Ćwiczenia na symulatorze manewrowym mostka nawigacyjnego (Full Mission Simulator)

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady, ćwiczenia, laboratorium</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat.

	Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Symulator</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe w pracy pilota w minimalnym wymiarze 5 lat. Przeszkolenie z zakresu metodyki prowadzenia zajęć na urządzeniach symulacyjnych oraz znajomość obsługi symulatora. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne

### 3.

	Tematyka:	<b>Manewrowanie statkiem</b>				
	Zakres szkolenia:					
	Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
	Liczba godzin:	4		10		14

#### I. Cele szkolenia

#### II. Wymagania wstępne

#### III. Wiedza

W zakresie teorii manewrowania jednostek pływających w sytuacjach złożonych, charakterystyki ilościowe poszczególnych efektów dynamicznych, ograniczenia w wykorzystaniu holowników portowych.

#### IV. Kompetencje

Umiejętność analizy i rozwiązywania praktycznych problemów manewrowych przy wykorzystaniu podstawowej wiedzy hydrodynamicznej, podejmowanie właściwych decyzji manewrowych w obliczu zakłóceń ruchu statku, współpracy z holownikami portowymi, optymalizowanie działań manewrowych

#### V. Szczegółowy zakres szkolenia

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	TEORIA MANEWROWANIA 1. Podobieństwo hydrodynamiczne w manewrowaniu. 2. Charakterystyki ilościowe efektu brzegowego oraz wzajemnego oddziaływania statek-statek. Kompensacja zjawisk. 3. Teoria chwilowego środka obrotu. 4. Teoria manewrów silnych. 5. Efekty dynamiczne czynników hydrometeorologicznych: wiatru, prądu, falowania. Stan ustalony ruchu. 6. Wykorzystanie kotwicy i lin cumowniczych do wspomaganie manewrów. 7. Wykorzystanie holowników portowych w manewrowaniu. Współpraca holownik-statek.	4				
2.	PRAKTYCZNE ĆWICZENIA MANEWROWE 1. Wpływ efektu brzegowego i wzajemnego oddziaływania statek – statek. 2. Wpływ czynników hydrometeorologicznych. 3. Wykorzystanie kotwicy i lin cumowniczych do wspomaganie manewrów. 4. Wykorzystanie holowników portowych w manewrowaniu. Współpraca holownik-statek. 5. Uwzględnienie sytuacji ekstremalnych.			10		
	<b>Razem</b>	4		10		14

#### VI. Zaliczenie przedmiotu w trakcie szkolenia

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady	x				
Ćwiczenia,					x

Symulator manewrowy					
---------------------	--	--	--	--	--

**VII. Praktyka programowa**

**VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne**

Wykład audiowizualny

Zespół symulatorów manewrowych

**IX. Kadra**

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Ćwiczenia</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Przeszkolenie z zakresu metodyki prowadzenia zajęć na urządzeniach symulacyjnych oraz znajomość obsługi symulatora. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.

**4.**

	Tematyka:	<b>Systemy wspomaganie pilota</b>				
	Zakres szkolenia:					
	Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
	Liczba godzin:	2		2	6	10

**I. Cele szkolenia**

**II. Wymagania wstępne**

**III. Wiedza**

W zakresie struktury i rodzajów systemów wspomaganie pilotażu (PNS), rodzajów map elektronicznych używanych w systemach pilotowych, sposobów użycia systemów wspomaganie pilotażu, podstaw budowy systemów wspomaganie, podstaw prawnych funkcjonowania systemów, podstaw obsługi systemów ECDIS.

**IV. Kompetencje**

Umiejętność obsługiwanie aplikacji do wspomaganie pilotażu, optymalizacji wyświetlania dostępnych informacji nawigacyjnych, monitorowania procesów prowadzenia statku z wykorzystaniem systemów wspomaganie pilotażu.

**V. Szczegółowy zakres szkolenia**

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	SPOSOBY WSPOMAGANIA PILOTAŻU 1. Rodzaje prezentacji w systemach PNS, zobrazowania i zorientowania. 2. Mapy ENC i ich odmiany w PNS. 3. Systemy pilotowe, dokingowe, laserowe, systemy przenośne, AIS plug, 3D. 4. Zagadnienia prawne związane z funkcjonowaniem systemów PNS.	2		2		
2.	PRAKTYCZNE WYKORZYSTANIE SYSTEMÓW 1.1. Prezentacja danych ECDIS. 1.2. Prezentacja danych SENC.				6	

	1.3. Informacje locyjne o planowanej i realizowanej trasie. Planowanie podróży z wykorzystaniem ECDIS. 1.4. Kontrola drogi statku po zaplanowanej trasie. 1.5. Dokumentacja podróży, użycie radaru i ARPA. 1.6. Wykorzystanie map rastrowych w monitorowaniu i planowaniu tras. 1.7. Nawigacja pilotowa z wykorzystaniem ECDIS. 1.8. Praktyczne użycie systemu dopingowego LMS. 1.9. Praktyczne użycie systemów zintegrowanych PNS/LMS.					
<b>Razem</b>		2		2	6	10

#### VI. Zaliczenie przedmiotu

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady	x				
Symulator					x

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

Wykład audiowizualny - sala wykładowa z ekranem i projektorem komputerowym

Ćwiczenia w laboratorium komputerowym z dostępem do Internetu on-line

Symulator PNS, LMS, symulator mooring monitoring, symulator ECDIS

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Symulator</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Przeszkolenie z zakresu metodyki prowadzenia zajęć na urządzeniach symulacyjnych oraz znajomość obsługi symulatora. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.

#### 5.

Tematyka:	<b>Infrastruktura Portowa i Nawigacyjna</b>				
Zakres szkolenia:					
Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
Liczba godzin:	2	5			7

#### I. Cele szkolenia

#### II. Wymagania wstępne

#### III. Wiedza

W zakresie składników infrastruktury portowej, przeznaczenia i klasyfikacji morskich budowli hydrotechnicznych, oceny bezpieczeństwa manewrowania statku na akwenach portowych, oddziaływania statku na budowle hydrotechniczne, metod zabezpieczenia elementów infrastruktury portowej.

#### IV. Kompetencje

Umiejętność określania parametrów akwenów portowych w aspekcie wystarczającej głębokości, wymiarów w płaszczyźnie poziomej, oddziaływania manewrującego statku nabrzeże, dno i brzegi akwenu, określania obciążenia nabrzeża od cumującego statku, ocena skutków uderzenia statku w



budowlę i dno akwenu, ocena parametrów nabieżnika, określania dostępności oznakowania nawigacyjnego na akwenu.

#### V. Szczegółowy zakres szkolenia

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	TEORIA 1. Kryteria oceny bezpieczeństwa manewrowania statków na akwenach portowych (zapas wody pod stępką, obszar manewrowania, strumień zaśrubowy, prąd powrotny, fala okrętowa, energia uderzenia). 2. Ocena skutków uderzenia statku w budowlę hydrotechniczną i dno akwenu.	2				
2.	OBLICZENIA 1. Określanie głębokości technicznej, zapas wody pod stępką. 2. Wyznaczanie obszarów manewrowania na poszczególnych typach akwenów portowych. 3. Obliczanie strumieni zaśrubowych, prądów wstecznych i fali okrętowej. 4. Określanie energii cumowania, dobór urządzeń odbojowych. 5. Obliczenia obciążeń nabrzeży od cumujących statków. 6. Określanie dostępności oznakowania nawigacyjnego na akwenu.		5			
<b>Razem</b>		2	5			7

#### VI. Zaliczenie przedmiotu

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady	x				
Ćwiczenia	X				

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

sala wykładowa z ekranem i projektorem komputerowym

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
Wykłady	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
Ćwiczenia	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.

#### 6.

Tematyka:	<b>Procedury Wachtowe w Pilotażu</b>				
Zakres szkolenia:					
Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
Liczba godzin:	4			3	7

#### I. Cele szkolenia

#### II. Wymagania wstępne

#### III. Wiedza

W zakresie zasad organizacji wacht w pilotażu morskim, podziału obowiązków podczas wacht w

pilotażu morskim, zasad współpracy z załogą, zakres odpowiedzialności pilota, zasad kierowania wachtą w pilotażu morskim.

#### IV. Kompetencje

Umiejętność pełnienia obowiązków pilota w pilotażu morskim, współpracy z obsadą mostka, dowodzenia wachtą nawigacyjną w pilotażu morskim, właściwej reakcji w sytuacjach awaryjnych.

#### V. Szczegółowy zakres szkolenia

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	PROCEDURY 1.Organizacja wacht w pilotażu morskim. 2.Podział obowiązków w pilotażu morskim. Rola i obowiązki pilota. Współpraca pilota z załogą statku. 3.Odpowiedzialność pilota. 4.Kierowanie wachtą nawigacyjną w pilotażu morskim. 5.Procedury awaryjne.	4				
2.	PRAKTYCZNE WYKONYWANIE PROCEDUR 1.Pilotaż morski w warunkach dobrej widzialności. 2.Pilotaż morski w warunkach ograniczonej widzialności. 3.Sytuacje awaryjne.				3	
	<b>Razem</b>	4			3	7

#### VI. Zaliczenie przedmiotu

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady	x		x		
Symulator					x

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

sala wykładowa z ekranem i projektorem

Symulator manewrowy

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Ćwiczenia</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe w pracy pilota w minimalnym wymiarze 5 lat. Przeszkolenie z zakresu metodyki prowadzenia zajęć na urządzeniach symulacyjnych oraz znajomość obsługi symulatora. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.

7.

Tematyka:	<b>Zarządzanie Antykryzysowe i Ratownictwo</b>				
Zakres szkolenia:					
Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
Liczba godzin:	3				3

#### I. Cele szkolenia

#### II. Wymagania wstępne

#### III. Wiedza

W zakresie baz danych wypadków, procedur zarządzania ryzykiem, wytycznych do zarządzania

ryzykiem na obszarach morskich i portowych, organizacji służby ratowniczej, zasad działania ośrodków VTS.

#### IV. Kompetencje

Umiejętność określania przyczyny wypadków, analizy potencjalnych zagrożeń,

#### V. Szczegółowy zakres szkolenia

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	1. Procedury awaryjne. 2. System raportowania wypadków. 3. Ratownictwo morskie – organizacja, zapewnienie bezpieczeństwa na obszarach morskich, przybrzeżnych i portowych. 4. Systemy regulacji ruchu VTS – procedury w sytuacjach kryzysowych.	3				
	<b>Razem</b>	3				3

#### VI. Zaliczenie przedmiotu

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady			x		
Ćwiczenia					

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

sala wykładowa z ekranem i projektorem

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Dyplom morski na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Ćwiczenia</i>	

#### 8.

Tematyka:	<b>Łączność</b>				
Zakres szkolenia:					
Forma zajęć:	W	C	L	S	Σ
Liczba godzin:	3				3

#### I. Cele szkolenia

#### II. Wymagania wstępne

#### III. Wiedza

W zakresie zasad prowadzenia łączności z użyciem radiotelefonii VHF i cyfrowego selektywnego wywołania DSC VHF

#### IV. Kompetencje

Umiejętność prowadzenia łączności alarmowej, pilnej, bezpieczeństwa i rutynowe z użyciem radiotelefonii VHF i cyfrowego selektywnego wywołania DSC VHF, umiejętność pozyskiwania morskich informacji bezpieczeństwa i pilotażowych.

#### V. Szczegółowy zakres szkolenia

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.	1. Zasady prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie (procedury dla zakresu VHF).	3				

Zasady prowadzenia łączności pilnej oraz ostrzegawczej (procedury dla zakres VHF). Ochrona częstotliwości alarmowych i zapobieganie fałszywym alarmom. 2. Uzyskiwanie Morskich informacji bezpieczeństwa (MSI) oraz porad i pomocy medycznej. 3. Pozyskiwanie informacji pilotażowych ( pilotowych ). 4. Zasady prowadzenia łączności w systemach VTS. 5. Zasady prowadzenia łączności w systemach raportowania.					
<b>Razem</b>	3				3

#### VI. Zaliczenie przedmiotu

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady			x		
Ćwiczenia					

#### VII. Praktyka programowa

#### VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne

sala wykładowa z ekranem i projektorem

#### IX. Kadra

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
<i>Wykłady</i>	Wykształcenie w rozumieniu art. 2 ust.1 pkt 8. Doświadczenie zawodowe bezpośrednio związane z zakresem wiedzy stanowiącej przedmiot prowadzonych zajęć w minimalnym wymiarze 5 lat. Potwierdzone kwalifikacje pedagogiczne.
<i>Ćwiczenia</i>	

**RAMOWY PROGRAM PRAKTYKI PILOTOWEJ\***

\*.Wymagania realizacji praktyki pilotowej określone są w rozporządzeniu w sprawie wymagań kwalifikacyjnych dla pilotów morskich

	Tematyka:	<b>Praktyka Pilotowa</b>			
	Zakres szkolenia:	Wg. rozporządzenia w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów			
	Forma zajęć:				Σ
	Liczba godzin:				

**I. Cele szkolenia****II. Wymagania wstępne****III. Wiedza**

W zakresie zasad prowadzenia pilotażu

**IV. Kompetencje**

Umiejętność prowadzenia bezpiecznego pilotażu

**V. Szczegółowy zakres szkolenia**

Lp.	Treści szkolenia	Liczba godzin				
		W	C	L	S	Σ
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
	<b>Razem</b>	3				3

**VI. Zaliczenie przedmiotu**

Forma zajęć/ zaliczenia	Zaliczenie pisemne	Zaliczenie ustne	Test	Sprawozdanie pisemne	Demonstracja
Wykłady			x		
Praktyka					X

**VII. Praktyka programowa**

Na statkach w określonym rejonie pilotowym

**VIII. Wyposażenie i pomoce dydaktyczne****IX. Kadra**

Prowadzenie i zaliczanie zajęć	
Forma zajęć:	Wykształcenie i wymagana praktyka:
Wykłady	
Praktyka	Piloci

## **Uzasadnienie**

W związku ze zmianą ustawy o bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania przepisów wykonawczych regulujących prowadzenie szkoleń pilotów morskich przez uznane ośrodki szkoleniowe, jak i zdawanie egzaminów, potwierdzających kwalifikacje zawodowe pilotów przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 107 ust. 11 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania ośrodków szkolenia pilotów, wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry tych ośrodków, ramowe programy szkoleń i praktyki pilotowej, wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dyplomu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych. Wprowadzenie przedmiotowych przepisów wykonawczych związane jest również z wpłynięciem do Rzecznika Praw Obywatelskich skargi na utrudniony dostęp do zawodu pilota morskiego. Projekt rozporządzenia zachowuje obiektywizm i przejrzystość prowadzenia szkoleń i egzaminów na pilotów morskich przy zachowaniu wysokiego poziomu ich kształcenia.

Projekt rozporządzenia określa warunki i tryb przeprowadzania audytów dotyczących: uznania, odnowienia ważności uznania oraz audytów dodatkowych dla ośrodków szkolących pilotów morskich. Projekt, poprzez określenie zakresu audytu, określa także warunki i kryteria, jakimi kierować się powinni audytorzy w trakcie audytu. Audytorzy powoływani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej będą przeprowadzali audyty na zgodność z przepisami rozporządzenia oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim. Powoływanie audytorów określają inne przepisy z ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Ponadto projekt określa wymagania dotyczące kwalifikacji kadry prowadzącej szkolenia oraz wymagania dla bazy szkoleniowej ośrodka szkolenia pilotów. Propozycja ramowych programów szkolenia i wymagań egzaminacyjnych została opracowana po raz pierwszy w celu ujednolicenia szkolenia w różnych ośrodkach szkolenia pilotów. Propozycje obejmują zarówno część teoretyczną jak i część praktyczną zdobywania umiejętności na symulatorach. Szkolenia prowadzone przez uznane ośrodki powinny przygotowywać na jednakowym poziomie do zdania egzaminu zgodnie z wymaganiami egzaminacyjnymi, określonymi również w projekcie rozporządzenia. Projekt wprowadza dodatkowo książkę

praktyk dla pilotów, która zapewni właściwy nadzór nad ich przeprowadzaniem, jak i protokół zaliczenia egzaminu praktycznego, kończącego praktykę morską, przeprowadzanego z udziałem egzaminatora z Listy Egzaminatorów CMKE.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku ze zmianą ustawy o bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania przepisów wykonawczych regulujących prowadzenie szkoleń pilotów morskich oraz uznawanie ośrodków szkolenia pilotów.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą oddziaływać na bazy szkolące pilotów morskich oraz otworzą możliwość prowadzenia takich szkoleń przez inne morskie jednostki edukacyjne, jako podmioty uznane do szkoleniem pilotów morskich. Każdy ośrodek będzie podlegał audytom na zgodność z postanowieniami przedmiotowego projektu rozporządzenia oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia pilotów.

### **III. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni;
- 2) Akademia Morska w Szczecinie;
- 3) Akademia Marynarki Wojennej;
- 4) Polskie Stowarzyszeni Pilotów Morskich;
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.;
- 6) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie;
- 7) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej;
- 8) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.;
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni;
- 10) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie;
- 11) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”;



- 12) Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.;
- 13) Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego;
- 14) Ośrodek Szkolenia Pożarniczego - Fire Port Service;
- 15) Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c.;
- 16) Akademia Morska Studium GMDSS;
- 17) Straż Portowa Sp. z o.o.;
- 18) Bałtycka Akademia Umiejętności;
- 19) MERIDIAN INTERNATIONAL S.C.;
- 20) Gdyńska Szkoła Morska;
- 21) Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte;
- 22) Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie;
- 23) Ośrodek Szkolenia Morskiego Przy Centrum Kształcenia Zawodowego;
- 24) Towarzystwo Wiedzy Powszechnej - Oddział Regionalny w Szczecinie;
- 25) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu;
- 26) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie;
- 27) Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 29) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 30) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 31) Stacja pilotowa - Szczecin – Pilot;
- 32) Stacja pilotowa – Gdańsk – Pilot;
- 33) Stacja pilotowa – UNIPIL.

#### **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

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

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

##### **2. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia ułatwi dostęp do zawodu pilota morskiego.

##### **3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia otworzy dostęp do świadczenia usług w zakresie teoretycznego szkolenia pilotów morskich dla podmiotów gospodarczych innych niż podmioty realizujące zadania stacji pilotowych.

##### **4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE  
RADY MINISTRÓW**

z dnia

**w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych**

Na podstawie art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 1. Jednostki organizacyjne, o których mowa w art. 116 ust. 3 ustawy, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zwanej dalej "Służbą SAR", pełnią, w celu niezwłocznego podjęcia działań poszukiwawczych i ratowniczych, całodobową służbę pogotowia.

2. Jednostki organizacyjne Służby SAR, o których mowa w ust. 1, w ramach pełnionej służby pogotowia są obowiązane do przestrzegania odpowiednich reżimów gotowości, ustalonych w regulaminie pogotowia Służby SAR, określającym w szczególności:

- 1) minimalne normy wyposażenia w specjalistyczny sprzęt i urządzenia;
- 2) minimum zapasów paliwa, wody i prowiantu;
- 3) dopuszczalny, najdłuższy czas od momentu otrzymania informacji o potrzebie udziału w akcji ratowniczej do chwili opuszczenia bazy przez jednostkę ratowniczą.

3. Kapitanowie morskich statków ratowniczych oraz pełniący dyżur ratownicy brzegowych stacji ratowniczych podczas pełnienia służby pogotowia są obowiązani w szczególności do:

- 1) utrzymywania stałej łączności z Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym, zwanym dalej "MRCK";
- 2) prowadzenia stałego nasłuchu na częstotliwości VHF przeznaczonej do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie na morzu;
- 3) informowania MRCK o każdej zmianie miejsca postoju w porcie bazowania statku ratowniczego oraz sytuacjach ograniczających lub uniemożliwiających udział tego statku albo brzegowej stacji ratowniczej w działaniach ratowniczych.

**§ 2.** Dyżur brzegowej stacji ratowniczej może pełnić wyłącznie ratownik morski Brzegowej Stacji Ratowniczej.

**§ 3.** Dyrektor Służby SAR może wprowadzać doraźne zmiany w systemie pogotowia ratowniczego wynikające z przyczyn technicznych bądź innych uzasadnionych względów, Zmiany te powinny być należycie udokumentowane.

**§ 4.** Działaniami ratowniczymi i poszukiwawczymi kierują:

- 1) kierownik akcji;
- 2) kierujący akcją na miejscu jej prowadzenia albo koordynator nawodnych poszukiwań.

**§ 5.** 1. Zadania kierownika akcji, o którym mowa w § 4 pkt 1, polegają w szczególności na:

- 1) opracowywaniu szczegółowych planów danej akcji;
- 2) uruchamianiu jednostek Służby SAR do działań ratowniczych i poszukiwawczych;
- 3) organizowaniu zabezpieczenia logistycznego prowadzonych działań ratowniczych i poszukiwawczych;

4) realizowaniu współdziałania z innymi jednostkami organizacyjnymi zgodnie z Planem SAR;

5) realizowaniu współdziałania z odpowiednimi służbami ratowniczymi innych państw.

2. Kierownik akcji opracowując szczegółowy plan akcji, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, powinien uwzględnić:

- 1) aktualne i przewidywane warunki hydrologiczno-meteorologiczne w rejonie akcji;
- 2) czas potrzebny na dotarcie do osób zagrożonych;
- 3) okoliczności wypadku i rodzaj wymaganej pomocy;
- 4) dostępność sił i środków ratowniczych Służby SAR, współdziałających jednostek organizacyjnych wymienionych w Planie SAR oraz innych możliwych do wykorzystania jednostek ratowniczych.

**§ 6.** 1. Kierowanie działaniami ratowniczymi na miejscu akcji przez osobę, o której mowa w § 4 pkt 2, polega w szczególności na:

1) dokonaniu wyboru metody ratowania ludzi znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu;

2) bezpośrednim kierowaniu działaniami jednostek ratowniczych, zgodnie ze szczegółowym planem akcji.

2. W przypadku gdy plan akcji nie został dostarczony kierującemu działaniami ratowniczymi i poszukiwawczymi na miejscu akcji, jest on obowiązany do samodzielnego opracowania takiego planu.

3. Dokonując wyboru metody ratowania ludzi, kierujący działaniami ratowniczymi i poszukiwawczymi na miejscu akcji powinien stosować odpowiednio szczegółowe wytyczne zawarte w Planie SAR, a w szczególności uwzględnić:

- 1) sytuację osób zagrożonych;
- 2) stan osób zagrożonych i wskazania medyczne;
- 3) panujące w rejonie warunki hydrologiczne i meteorologiczne;
- 4) możliwości działania własnej jednostki ratowniczej i pozostałych jednostek biorących udział w akcji;
- 5) zagrożenia dla osób wykonujących działania ratownicze.

**§ 7.** 1. Morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze wykonują działania ratownicze i poszukiwawcze samodzielnie bądź we współdziałaniu z innymi jednostkami ratowniczymi.

2. W przypadku działań samodzielnych, akcją na miejscu kieruje odpowiednio kapitan morskiego statku ratowniczego lub kierownik brzegowej stacji ratowniczej, a w razie współdziałania z innymi jednostkami ratowniczymi - osoba wyznaczona przez kierownika akcji.

**§ 8.** We wszystkich podejmowanych działaniach kierujący działaniami ratowniczymi, o którym mowa w § 4 pkt 2, powinien brać pod uwagę względy bezpieczeństwa osób wykonujących działania ratownicze oraz zasady dobrej praktyki morskiej.

**§ 9.** 1. W przypadkach szczególnych, jeżeli w ocenie kierującego działaniami ratowniczymi albo koordynatora nawodnych poszukiwań dokonanej na miejscu akcji istnieje prawdopodobieństwo uratowania życia ludzkiego, może on odstąpić od zasad działania uznanych powszechnie za bezpieczne, z zachowaniem jednak wszelkich możliwych w danych warunkach zabezpieczeń.

2. Podjęcie decyzji o odstąpieniu od zasad, o których mowa w § 8, może mieć miejsce jedynie w przypadkach, gdy:

- 1) fizyczne możliwości ratownika mogą zastąpić brak możliwości użycia właściwego sprzętu;

2) jest możliwość wykonania określonej czynności przez osobę lub osoby zgłaszające się dobrowolnie.

3. W każdym przypadku skorzystania z uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, kierujący działaniami ratowniczymi na miejscu akcji albo koordynator nawodnych poszukiwań składa bezpośrednio przełożonemu pisemny raport wyjaśniający okoliczności oraz sposób wykonania działania.

**§ 10.** 1. Brzegowe stacje ratownicze wykonują zadania poszukiwania i ratowania ludzi w niebezpieczeństwie na morzu w strefie przybrzeżnej, w odległości od brzegu nie większej niż przewidziano w Karcie Bezpieczeństwa jednostki pływającej znajdującej się na wyposażeniu stacji.

2. W szczególnych przypadkach gdy działania ratownicze są prowadzone wspólnie z morskim statkiem ratowniczym odległość, o której mowa ust. 1, może zostać zwiększona.

**§ 11.** 1. W działaniach ratowniczych wykonywanych przez brzegowe stacje ratownicze uczestniczą ochotnicze drużyny ratownicze.

2. Ochotnicze drużyny ratownicze, wchodzące w skład brzegowych stacji ratowniczych, składają się z członków czynnych i kandydatów.

3. Członkiem czynnym ochotniczej drużyny ratowniczej może być pełnoletnia osoba fizyczna, mająca dobry stan zdrowia, potwierdzony odpowiednim świadectwem zdrowia oraz pełną zdolność do czynności prawnych.

4. Imienna lista członków ochotniczej drużyny ratowniczej, zawierająca w szczególności ich adresy, numery telefonów oraz inne sposoby zawiadamiania i alarmowania, sporządzona przez kierownika brzegowej stacji ratowniczej; lista powinna być udokumentowana i na bieżąco aktualizowana.

**§ 12.** 1. Uprawnienie, o którym mowa w art. 124 ust. 1 pkt 5 ustawy, przysługuje:

1) według faktycznego przebiegu pojazdu, zgodnie z przepisami w sprawie warunków ustalania i zasad zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy;

2) według rachunków stwierdzających poniesione wydatki.

2. Ryczałt, o którym mowa w art. 124 ust. 1 pkt 6 ustawy, jest wypłacany ze środków Służby SAR do wysokości 1/175 przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzednim za każdą godzinę udziału w działaniu lub szkoleniu ratowniczym.

3. Wysokość ryczałtu, o którym mowa w ust. 2, jest ustalana corocznie przez dyrektora Służby SAR.

**§ 13.** 1. W działaniach ratowniczych mogą również uczestniczyć osoby, które przez okres co najmniej jednego roku brały udział w ćwiczeniach oraz akcjach ratowniczych na zasadzie obserwatora, kandydujący do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej. Kandydat może w czasie ćwiczeń i akcji ratowniczych wykonywać prace pomocnicze.

2. Korzystanie przez kandydata ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego może mieć miejsce wyłącznie za zgodą kierownika stacji ratowniczej i pod nadzorem ratownika zawodowego.

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

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia zachowuje w dużym stopniu dotychczasowy stan prawny dot. kwestii szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych ustanowiony przez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 września 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz. U. Nr 118, poz. 1253), które przestanie obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych m.in. do noszenia oznak Służby SAR, zwrotu kosztów dojazdu oraz ryczałtu za udział w akcjach.

Jednostki organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zgodnie z postanowieniami projektu rozporządzenia oraz ustawy, zobowiązane są do niezwłocznego podjęcia działań poszukiwawczych i ratowniczych. W celu realizacji przedmiotowego obowiązku ww. jednostki Służby SAR pełnią całodobową służbę pogotowia, której szczegółowe zasady zostały opisane w § 1 w ust. 2.

Jedyną osobą upoważnioną, na mocy § 3 projektu rozporządzenia, do wprowadzenia doraźnych zmian w systemie pogotowia ratowniczego wynikających z przyczyn technicznych bądź innych uzasadnionych względów jest Dyrektor Służby SAR.

W paragrafach 4 – 6 projektu rozporządzenia zostały określone osoby upoważnione do kierowania działaniami poszukiwawczymi i ratowniczymi (kierownik akcji oraz kierujący akcją na miejscu jej prowadzenia albo koordynator nawodnych poszukiwań) oraz zostały wyszczególnione główne zadania i czynności ww. osób.

Projekt rozporządzenia przewiduje sytuację wykonywania działań ratowniczych przez morskie statki ratownicze i brzegowe stacje ratownicze samodzielnie bądź we współdziałaniu z innymi jednostkami ratowniczymi (§ 7). W przypadku przeprowadzania działań samodzielnych przez ww. jednostki ratownicze Służby SAR, akcją na miejscu kieruje odpowiednio kapitan morskiego statku ratowniczego lub kierownik brzegowej stacji ratowniczej, a w razie współdziałania z innymi jednostkami ratowniczymi – osoba wyznaczona przez kierownika akcji

Paragraf 9 projektu rozporządzenia dotyczy sytuacji, w której możliwej jest odstępianie w trakcie działań ratowniczych, od zasad działania uznanych powszechnie za bezpieczne czyli sytuacji szczególnej. Odejście od procedur i metod działania uznanych za bezpieczne może nastąpić tylko po ocenie kierującego działaniami ratowniczymi i musi

nastąpić z zachowaniem wszelkich możliwych w danych warunkach zabezpieczeń. Ponadto w § 9 zostały sprecyzowane przypadki, kiedy decyzja o podjęciu przedmiotowych działań może zostać wydana.

Zgodnie z § 10 projektu rozporządzenia brzegowe stacje ratownicze wykonują zadania poszukiwania i ratowania ludzi w niebezpieczeństwie na morzu w strefie przybrzeżnej, w odległości od brzegu nie większej niż przewidziano w Karcie Bezpieczeństwa jednostki pływającej znajdującej się na wyposażeniu stacji, zaś w szczególnych przypadkach gdy akcja jest prowadzona wspólnie z morskim statkiem ratowniczym odległość ta może zostać zwiększona.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z delegacją ustawową, zawiera również regulację dotyczącą ochotniczych drużyn ratowniczych. W chwili obecnej, członkowie ochotniczych drużyn ratowniczych stanowią istotne wsparcie działalności ratunkowej prowadzonej przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Służba SAR zatrudnia ratowników zawodowych jednak w sytuacji wymagającej prowadzenia akcji ratunkowej/przeprowadzania ćwiczeń udział członków ochotniczych drużyn ratowniczych SAR jest często niezbędny (m.in. poprzez podleganie ratowników zawodowych pod wymagania dot. czasu pracy ustanowionych w prawie pracy oraz mając na względzie kryterium szybkości prowadzenia akcji ratowniczych). Wymaga podkreślenia również fakt, że zdecydowana większość ratowników Ochotniczych Drużyn Ratownictwa Morskiego, posiada wysokie kwalifikacje w zakresie kierowania łodziami ratowniczymi, technik ratowniczych, wyszkolenia medycznego (kwalifikowana pierwsza pomoc) oraz poziom wiedzy równy ratownikom zawodowym. Ponadto, wielu ochotników posiada również kwalifikacje marynarskie.

Projekt rozporządzenia precyzuje uprawnienia członków ochotniczych drużyn ratowniczych zawartych w art. 124 ustawy (m.in. prawo do zwrotu kosztów dojazdu w związku z udziałem w akcji poszukiwawczej i ratowniczej).

Projekt rozporządzenia precyzuje również sytuację i uprawnienia osób, które kandydują do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
- 3) członków ochotniczych drużyn ratowniczych oraz osób kandydujących do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
2. Morski Oddział Straży Granicznej
3. Marynarka Wojenna
4. Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni
5. Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni
6. Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie
7. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
8. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
9. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
10. Polski Związek Żeglarski
11. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych
12. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS
13. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich
14. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”
15. Gdańska Federacja Żeglarska
16. Związek Armatorów Polskich.

### 3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może mieć minimalny wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw, w którym zatrudnieni są członkowie ochotniczych drużyn ratowniczych oraz kandydatów do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej. Zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 3 ubezpieczyciele zobowiązani są do wypłaty świadczeń z tytułu wypadków przy pracy, którym członkowie ochotniczych drużyn ratowniczych oraz kandydatów do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej ulegli w związku z udziałem w akcjach ratowniczych.

Członkowie ochotniczych drużyn ratowniczych stanowią istotne wsparcie działalności ratunkowej prowadzonej przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Służba SAR zatrudnia ratowników zawodowych jednak w sytuacji wymagającej prowadzenia akcji ratunkowej/przeprowadzania ćwiczeń udział członków ochotniczych drużyn ratowniczych jest często niezbędny mając na względzie kryterium szybkości prowadzenia akcji ratowniczych oraz fakt, że zdecydowana większość ratowników Ochotniczych Drużyn Ratownictwa Morskiego, posiada wysokie kwalifikacje w zakresie kierowania łodziami ratowniczymi, technik ratowniczych, wyszkolenia medycznego (kwalifikowana pierwsza pomoc) oraz poziom wiedzy równy ratownikom zawodowym. Ponadto, wielu ochotników posiada również kwalifikacje marynarskie oraz doświadczenie w pracy na morzu.



**4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zwiększenie, w stosunku do obecnych, wydatków sektora publicznego, związanych z kosztami działalności Służby SAR.

**5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

**7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.