

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 2012 r.

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 2012 r., 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. 1. Kopie raportów, o których mowa w § 1 pkt 1 i 2, w przypadkach 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, są przesyłane przed ich publikacją do:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w formie pisemnej;
- 2) Międzynarodowej Organizacji Morskiej w formie pisemnej oraz elektronicznie za pośrednictwem GISIS;
- 3) Komisji Europejskiej w formie pisemnej oraz elektronicznie za pośrednictwem EMCIP;
- 4) wszystkim osobom biorącym udział w wypadku lub incydencie morskim oraz do których adresowane są zalecenia zawarte w raporcie.

2. Raporty, o których mowa w § 1 pkt 1 i 2, są udostępnione opinii publicznej za pośrednictwem strony internetowej Komisji nie później niż 7 dni od daty ich sformułowania przez Komisję.

§ 3. Komisja sporządza roczny raport ze swojej działalności, który przesyła do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz publikuje go na swojej stronie internetowej do końca lutego roku następującego po okresie sprawozdawczym.

§ 4. Kierujący badaniem wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie przekazuje przewodniczącemu Komisji informacje o okolicznościach i faktach mogących stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, środowiska morskiego lub eksploatacji statków.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

¹⁾ 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 2012 r. (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: 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
- m) czy zapisy w czasie wypadku zarejestrowanetaknie

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 poważnypoważny...inny...incydent.....

Data i czas zdarzenia (UTC).....

Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:.....

Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:.....

Charakter akwenupełne 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

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 VDRll. czy zapisy w czasie wypadku zarejestrowanetaknie

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 akwenupełne 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
- 11. czy zapisy VDR w czasie wypadku/incydentu zarejestrowanetaknie

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 akwenupełne 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 i uproszczonych 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 zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

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

- shippinginfo@chipolbrok.com.pl
- 26 Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl
- 27 Rem-Service. Sp. z o.o. remservice@rem-service.pl
- 28 Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl
- 29 Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. marketing@port.gdynia.pl
- 30 Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. info@port.szczecin.pl
- 31 Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. info@portgdansk.pl
- 32 Zarząd Portu Elbląg port@port.elblag.pl
- 33 Zarząd Portu Police portmorski@portpolice.pl
- 34 Zarząd Portu Darłowo dyrektor@port.darlowo.pl
- 35 Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich pspm@pspm.pl
36. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni office@apmar.org.pl
37. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej poczta@kapitanowie.org

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

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

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

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

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

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