

Projekt z dnia 4 stycznia 2012 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia2011 r.

w sprawie bezpiecznej obsługi statku

Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich;
- 2) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

§ 2. W celu zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, ustala się skład załogi statku, niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego, biorąc pod uwagę w szczególności:

- 1) wielkość i typ statku;
- 2) liczbę, moc i typ jednostek napędu głównego i mechanizmów pomocniczych;
- 3) wyposażenie statku;
- 4) rodzaj przewożonego ładunku;
- 5) częstotliwość zawinięć do portów;
- 6) długość i rodzaj prawdopodobnych rejsów statku;
- 7) rodzaj rejonu żeglugi, w którym statek będzie uprawiał żeglugę;
- 8) niezbędne kwalifikacje załogi;
- 9) wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy, oraz bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, określone w odrębnych przepisach;
- 10) metody zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku

- z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawartych w rezolucjach A.890(21) oraz A.955(23) dotyczących minimalnej bezpiecznej obsługi.²⁾

¹⁾ 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).

§ 3. Ustala się wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi dla statków morskich, podlegających 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) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 r. do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Certyfikaty bezpiecznej obsługi wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) zachowują swoją ważność.

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

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

²⁾ Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), o których mowa w § 3 ust. 2 zostały zawarte w § 1 pkt 2 obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących bezpieczeństwa morskiego (Dz. Urz. MTBiGM z 2011 r. Nr , poz.).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi (Dz. U. Nr 69, poz. 639), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia2011 r. (poz.....)

**RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND**

**CERTYFIKAT BEZPIECZNEJ OBSŁUGI
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE**

Wydany zgodnie z postanowieniami
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,
1974, z poprawkami

*Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended*

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

.....
(nazwa państwa – *name of the State*)

przez
by

.....
(dyrektora urzędu morskiego – *the director of the maritime office*)

**DANE STATKU
PARTICULARS OF SHIP**

Nazwa statku
Name of ship.....

Sygnal rozpoznawczy
Call sign.....

Numer IMO
IMO number.....

Bandera
Flag.....

Port macierzysty
Port of registry.....

Pojemność brutto
Gross tonnage.....

wg Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969
International Tonnage Convention, 1969.....

Moc napędu głównego (kW)
Main propulsion power (kW).....

Typ statku
Type of ship.....

Siłownia okresowo bezwachtowa
Periodically unattended machinery space

tak/nie
yes/no

| |
|---|
| Rejon żeglugi* <i>Trading area*</i> |
|---|

Statek wymieniony w tym certyfikacie jest uznany za statek bezpiecznie obsługiwany, jeśli w czasie przebywania w morzu posiada załogę o ilości osób oraz stopniach / stanowiskach nie mniejszą od wymienionej w poniższej tabeli.

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades / capacities of personnel specified in the table(s) below.

| Stopień / stanowisko <i>Grade / capacity</i> | Dyplom (prawidło Konwencji STCW**) <i>Certificate (STCW regulation**)</i> | Ilość osób <i>Number of persons</i> |
|---|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| |
|--|
| Wymagania specjalne lub warunki, jeżeli takie istnieją : <i>Special requirements or conditions, if any :</i> |
|--|

Wydano w..... w dniumiesiąc i rok.....
Issued at on the day of month and year

Pieczęć urzędu morskigo
Seal of the maritime office

.....
 Podpis dyrektora urzędu morskigo
Signature the director of the maritime office

*) Gdzie wprowadzony jest obszar żeglugi inny niż nieograniczony, należy włączyć do certyfikatu wyraźny opis tego obszaru.
Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description of the trading area should be included in the document.

**) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r.
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie bezpiecznej obsługi statku, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich oraz wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

W związku z wejściem w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz koniecznością wydawania przez administrację morską certyfikatu bezpiecznej obsługi statku, wynikającym z Prawidła V/13 Konwencji SOLAS, w projekcie rozporządzenia definiuje się kryteria, którymi kierować się powinni dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Przepisy § 2 projektu rozporządzenia precyzują, że ustalając minimalny skład załogi statku, dyrektor urzędu morskiego powinien wziąć pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawarte w rezolucjach A.890(21) oraz A.955(23) dotyczących minimalnej bezpiecznej obsługi, w szczególności wymogi związane z wielkością i typem statku, typem napędu, wyposażeniem, rodzajem przewożonego ładunku, długością rejsów oraz częstotliwością zawijania do portu, rejonem uprawianej żeglugi, niezbędnymi kwalifikacjami załogi oraz metodami zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku. Muszą również zostać wzięte pod uwagę wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy oraz bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, określone w odrębnych przepisach. Chodzi tu zarówno o przepisy prawa krajowego, przede wszystkim o ustawę z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 268, z późn. zm.) wraz z przepisami wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych oraz powszechne ustawodawstwo pracy w tym Kodeks Pracy, jak i przepisy prawa międzynarodowego. Mając na uwadze, że ustawą z dnia 31 sierpnia 2011 r. Sejm RP wyraził zgodę na ratyfikację Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. Nr 222, poz. 1324), należy się spodziewać dalszych regulacji w prawie w tym zakresie.

W projekcie rozporządzenia określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku. Wzór ten nie różni się od wzoru obowiązującego zgodnie z aktualnie będącym w mocy

rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639). Stąd też w projekcie rozporządzenia, uchylającym aktualne przepisy w tym zakresie, proponuje się, by wydane dotychczas Certyfikaty bezpiecznej obsługi statku zachowały swoją ważność.

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 z 2002 r. 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.), zwanej dalej „ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa”, przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Podczas prac nad rozporządzeniem do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

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 (OSR)

I. Cel wprowadzenia projektu rozporządzenia

W związku z wejściem w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania kryteriów, którymi kierować się będą dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. W projekcie rozporządzenia określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku.

II. Podmioty, na które oddziałuje projekt rozporządzenia

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na dyrektorów urzędów morskich jako organy uprawnione na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim do określenia składu załogi statku niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego. Przepisy te nie zmieniają w sposób znaczący stanu dotychczasowego, bowiem również na mocy obecnie obowiązujących przepisów – art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), podmiotem odpowiedzialnym za ustalenie minimalnego składu załogi oraz wydanie odpowiedniego dokumentu jest dyrektor urzędu morskiego. Precyzują one natomiast, jakimi kryteriami ma się kierować dyrektor urzędu morskiego przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Oznacza to zapewnienie stosowania ujednoczonych i zharmonizowanych kryteriów, w zgodzie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

III. Wyniki konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia został skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

1. Związek Armatorów Polskich: secretariat@polshipowners.pl
2. Polska Żegluga Bałtycka – info@polferries.pl
3. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
4. Polskie Linie Oceaniczne – pol@pol.com.pl
5. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku mailbox@prs.pl
6. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com
7. Germanischer Lloyd Polska Piotr.Gumowski@gl-group.com
8. RINA Poland gdansk.office@rina.org
9. Lloyd's Register Polska joanna.florek@lr.org
10. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce 258rs-pol@artnet.com.pl
11. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl

12. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego – pzminw@pzminw.pl
13. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych: jurmak@post.pl
14. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków fedmaryb@fedmaryb.org.pl
15. Krajowa Sekcja Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność:” szczecin@nms.org.pl
16. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy gdynia@psu-pl.org; szczecin@psu-pl.org; swinoujscie@psu-pl.org

W trakcie konsultacji do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wpłynęły uwagi od Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (FZZMiR) oraz redakcyjne uwagi od Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Gdańsk sp. z o.o. Wszystkie zgłoszone wątpliwości wyjaśniono.

FZZMiR podnosiła, że zapis § 1 projektu rozporządzenia pozwala domniemywać, że każdy z trzech obecnie funkcjonujących urzędów morskich może ustalić różny skład załogi, co może prowadzić do „lobbowania” w celu uzyskania najmniejszego i najtańszego składu załogi i proponowała dodać zapisy ograniczające możliwość złożenia wniosku w sprawie ustalenia bezpiecznej obsługi, tylko do jednego dyrektora urzędu morskiego. Wyjaśniono, że zgodnie z art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 268, poz. 1368) skład załogi statku ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku. O ustalenie minimalnego składu bezpiecznej obsługi i wydanie stosownego potwierdzenia tej decyzji poprzez wydanie certyfikatu, armator może wystąpić wyłącznie do tego dyrektora urzędu morskiego, który jest terytorialnie właściwy dla portu macierzystego statku.

Proponowano również zmianę § 2 projektu rozporządzenia poprzez zmianę pojęcia: „bezpieczeństwa żeglugi” na pojęcie: „bezpieczeństwo załogi”. Wyjaśniono, że pojęcie: „bezpieczeństwa żeglugi”, jest pojęciem szerszym i zawiera w sobie pojęcie: „bezpieczeństwa załogi statku”, ale nie na odwrót. W szczególności pojęcie: „bezpieczeństwa załogi statku” nie zawiera w sobie pojęcia: „bezpieczeństwa pasażerów”, proponowana zmiana nie byłaby zatem celowa.

Proponowano również zmiany zapisów § 3 w projekcie rozporządzenia. Należy zauważyć, że przepis § 3 ust. 1 w projekcie rozporządzenia odpowiada wytycznym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Jednocześnie wymienione wytyczne zawierają już w sobie obszary, na które zwracała uwagę Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, a zatem przepisy Konwencji o pracy na morzu, a także opinie organizacji związkowych dotyczących etatyżacji na statku, zostały ujęte w § 3 ust. 1 pkt 9 w projekcie rozporządzenia. Stosowany przez armatora system zatrudniania załogi i długość kontraktów obejmują już

przepisy § 3 ust. 1 pkt 1, 6, 7, 9 i 10. „Kadrowe wymogi bezpieczeństwa związane z ISPS” są już uwzględnione w przepisie § 2 ust. 2 w projekcie rozporządzenia, gdy mowa o zapewnieniu ochrony żeglugi, a także w przepisie § 3 ust. 1 pkt 8 w projekcie rozporządzenia.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.