

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia.....

**w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg
w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską**

Na podstawie art. 43a ust. 5 z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni oraz dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie jest właściwy do rozpatrywania skarg z terytorialnego zakresu działania dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

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

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ**

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DR. SŁAWOMIR
DEPARTAMENT PRAWNEGO

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 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753, Nr 98, poz. 817, z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 778 i Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 951 i 1069 oraz z 2013 r. Nr

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską („Projekt”) stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 43a ust. 5 z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”.

Zgodnie z przedmiotową delegacją minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg dotyczących naruszeń praw pasażerów, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., str.1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1177/2010”. Wydając przedmiotowe rozporządzenie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powinien kierować się natężeniem ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich.

Na mocy art. 25 ust. 1 rozporządzenia 1177/2010 państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązane zostały do wyznaczenia organu lub organów odpowiedzialnych za egzekwowanie jego przepisów w zakresie wykonywania usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych drogą morską i drogą śródlądową z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Wyznaczony organ (lub organy) powinien być władny do podejmowania niezbędnych środków w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów, a w szczególności uprawniony do rozpatrywania skarg pasażerów na naruszenie przez przewoźników i operatorów terminali obowiązków wynikających z rozporządzenia 1177/2010. Ponadto, powinien on być pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego niezależny od interesów handlowych.

Ze względu na wyłączenia zawarte w rozporządzeniu 1177/2010, jego zastosowanie w żegludze krajowej będzie bardzo ograniczone. Rozporządzenie 1177/2010 stosuje się bowiem do „usług przewozu pasażerskiego” definiowanych jako „komercyjna usługa przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowana według opublikowanego rozkładu rejsów”. Rozporządzenie 1177/2010 nie ma natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących:

- a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów;
- b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę;
- c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe podczas których pasażer spędza więcej niż dwa noclegi na statku; lub
- d) statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

Podstawowym kryterium jest zatem komunikacyjny charakter przewozu, praktycznie niespotykany w przewozach krajowych. Ze względu na ukształtowanie geograficzne polskiego wybrzeża krajowa żegluga pasażerska wykonywana jest w bardzo ograniczonym zakresie. Rozporządzenie 1177/2010 będzie mieć zatem zastosowanie, co do zasady, do morskich przewozów międzynarodowych o charakterze komunikacyjnym.

W związku z powyższym, jako podstawę dla ustalenia natężenia ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich przyjęto dane dotyczące międzynarodowego ruchu pasażerskiego (Gospodarka morską w Polsce w 2011 r., Szczecin, kwiecień 2012 r. Ośrodek Statystyki Morskiej Głównego Urzędu Statystycznego). Dane te, za 2011 r., przedstawiają się następująco:

1. W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie przewieziono 947 256 pasażerów.
2. W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w 2011 r. przewieziono 635 000 pasażerów.

3. W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku w 2011 r. przewieziono 28 500 pasażerów. Całość międzynarodowego ruchu pasażerskiego na tym obszarze przypada na port Kołobrzeg, leżący w województwie zachodniopomorskim, którego stolicą jest miasto Szczecin. Miasto Kołobrzeg jest również siedzibą jednego z największych przewoźników pasażerskich na Bałtyku - Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA.

Powyższe dane uzasadniają wskazanie dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, jako organu właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską.

W toku konsultacji społecznych, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA podniósł, że wskazanie jedynie dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie jest niewystarczające. ZMPG SA zauważył, iż „ze względu na położenie geograficzne i podobny potencjał gospodarczy Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście oraz portów Trójmiasta, usytuowanych w skrajnych częściach polskiego wybrzeża, wskazanym byłoby powołanie w Trójmieście drugiego organu rozpatrującego skargi pasażerów (...)”. W związku z tym, Projekt zakłada wskazanie również dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Skrócenie terminu *vacatio legis* wynika z konieczności jak najszybszego zapewnienia egzekwowania postanowień rozporządzenia 1177/2010 poprzez umożliwienie pasażerom występowania ze skargą na naruszenia praw pasażerów. Jednocześnie rozporządzenie oddziaływać będzie jedynie na dyrektorów urzędów morskich, zatem nie występuje konieczność dostosowania się przez przedsiębiorców do wprowadzanych rozwiązań. Wejścia w życie rozporządzenia w proponowanym terminie wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji

Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ww. ustawy.

Zgodnie z rozporządzeniem 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 notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 3) Rada do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej,
- 4) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 5) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 6) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 7) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 8) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 9) Pracodawcy RP,
- 10) Business Centre Club,
- 11) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 12) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A,
- 13) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 14) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 15) Związek Miast i Gmin Morskich,

- 16) Federacja Konsumentów,
- 17) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

Jak wskazano w uzasadnieniu Projektu, w toku konsultacji społecznych Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zaproponował, by skargi rozpatrywane były - obok dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie - również przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Uwaga ta została uwzględniona w Projekcie.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

