

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia

w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej²⁾
(Dz. U. z r.)

Na podstawie art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, Dz. U. z 2012 r. poz. 1068) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.

§ 2. 1. Upoważnienia uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej dokonuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z art. 8 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, Dz. U. z 2012 r. poz. 1068), zwaną dalej „ustawą”.

2. Uznana organizacja, ubiegająca się o upoważnienie, składa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek określający zakres upoważnienia oraz informację o posiadaniu oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wraz z informacją o statkach o polskiej przynależności znajdujących się w nadzorze tej uznanej organizacji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej oraz liczbę statków o polskiej przynależności, może ograniczyć upoważnienie w stosunku do zakresu, o jaki wnioskujeła uznana organizacja.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przesłanki, o których mowa w ust. 3 oraz liczbę uznanych organizacji już upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może, w drodze decyzji, odmówić upoważnienia uznanej organizacji.

5. Zakres upoważnienia oraz obowiązki dla obu stron określa się w umowie obejmującej co najmniej postanowienia, o których mowa w załączniku do rozporządzenia.

6. Szczegółowe informacje o treści zawartej umowy przekazuje się Komisji Europejskiej oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

§ 3. Upoważnienie bądź odmowa jego udzielenia powinny nastąpić w okresie nieprzekraczającym 12 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w § 2 ust. 2.

§ 4. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawiesza upoważnienie uznanej organizacji w wypadku:

1) stwierdzenia, że jej działanie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego,

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).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47).

2) niespełnienia przez uznaną organizację kryteriów o których mowa w załączniku nr 1 do Rozporządzenia WE nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 11), zwanego dalej Rozporządzeniem (WE) nr 391/2009.

3) braku statków o polskiej przynależności w klasyfikacji uznanej organizacji w okresie 2 lat.

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu upoważnienia, przekazując również informacje uzasadniające podjęcie takiej decyzji.

§ 5. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie uznanej organizacji w wypadku:

1) utraty uznania Komisji Europejskiej przez uznaną organizację,

2) stwierdzenia, że jej działanie stwarza poważne i bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego lub

3) uznana organizacja w okresie 5 lat nie klasyfikuje żadnego statku o polskiej przynależności.

2. Cofnięcie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o cofnięciu upoważnienia, przekazując również informacje uzasadniające podjęcie takiej decyzji.

§6. 1. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej po przez:

1) audyty centrali lub oddziału uznanej organizacji w odstępach nie dłuższych niż 2 lata,

2) inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3 ustawy.

2. Organy inspekcyjne wykonują zadania, o których mowa w ust. 1, przy pomocy inspektorów państwa bandery lub upoważnionych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej osób wykonujących czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

3. Osoby wykonujące czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery powinny posiadać dokument identyfikacyjny, określony w przepisach wydanych na podstawie art. 18 ust. 11 ustawy.

4. W celu przeprowadzenia audytu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje zespół składający się z osób wykonujących czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery oraz wyznacza spośród nich przewodniczącego zespołu.

5. Termin, zakres oraz plan audytu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 uzgadnia z uznaną organizacją przewodniczący zespołu audytującego.

6. Zakres audytu powinien obejmować co najmniej sprawdzenie czy uznana organizacja:

1) spełnia kryteria, o których mowa w załączniku nr 1 do Rozporządzenia WE nr 391/2009,

2) postępuje zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim

3) właściwie realizuje zapisy umowy, o której mowa w art. 2 ust. 5, w odniesieniu do klasyfikowanych statków o polskiej przynależności.

7. Inspekcje doraźne, o których mowa w ust. 1 pkt 2 przeprowadzają inspektorzy państwa bandery lub osoby wykonujące czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

Projekt 15.11.2012

§ 7. Uznane organizacje, które uzyskały upoważnienie przed wejściem w życie rozporządzenia utrzymują upoważnienie na zasadach określonych w obowiązujących umowach.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSIEJ**

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Hanna Tataj-Kuć

ZAŁĄCZNIK

Minimalne postanowienia umowy o upoważnieniu uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej

1. Cel i zastosowanie

1.1 Na podstawie umowy upoważnia się uznaną organizację do:

- weryfikacji i zatwierdzania dokumentacji technicznej, podręczników i planów,
- wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie określonym w Załączniku do umowy.

1.2 Niniejsza umowa ma zastosowanie do statków podnoszących polską banderę, uprawiających żeglugę międzynarodową i klasyfikowanych przez uznaną organizację.

Działaniami uznanej organizacji, w powierzonym zakresie, objęte są następujące statki i wyposażenie:

a) w zakresie konwencji SOLAS:

- statki pasażerskie,
- statki towarowe o pojemności brutto 500 i większej.

b) w zakresie konwencji o Liniach Ładunkowych:

- statki o długości 24 m i większej.

c) w zakresie konwencji MARPOL 73/78:

Załącznik I:

- zbiornikowce olejowe o pojemności brutto 150 i większej,
- statki inne niż zbiornikowce olejowe, o pojemności brutto 400 i większej.

Załącznik II:

- statki przewożące szkodliwe substancje ciekłe luzem.

Załącznik IV:

- statki o pojemności brutto 400 i większej,
- statki o pojemności brutto mniejszej niż 400 uprawnione do przewozu 15 i więcej osób.

Załącznik V:

- wszystkie statki.

Załącznik VI:

- statki o pojemności brutto 400 i większej,
- silniki spalinowe wysokoprężne o mocy większej niż 130 kW.

d) w zakresie Konwencji o Szkodliwych Systemach Przeciwpiorostowych:

- statki o długości 24 m i większej,

- statki o pojemności brutto 400 i większej.
- e) w zakresie Konwencji o Pomierzaniu Statków:
 - statki o długości 24 m i większej (wg Art. 2(8)).
- f) w zakresie Konwencji o Bezpiecznych Kontenerach 1972:
 - wszystkie kontenery.

2. Postanowienia ogólne

- 2.1 Szczegółowy zakres inspekcji koniecznych do wydania poszczególnych dokumentów statku, wymaganych umowami międzynarodowymi i przepisami prawa wewnętrznego, powierzonych uznanej organizacji, określa załącznik do umowy.
- 2.2 W uzasadnionych przypadkach, może nastąpić jednorazowe powierzenie uznanej organizacji czynności dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, zwanego dalej „organem inspekcyjnym”, wykraczających poza zakres określony w Załączniku do umowy. Powierzenie takie może nastąpić po uprzednim uzgodnieniu przez uznaną organizację zakresu tych czynności z organem inspekcyjnym oraz powinno być sporządzone w formie pisemnej.
- 2.3 W zakresie powierzonych czynności organu inspekcyjnego uznana organizacja jest zobowiązana do współpracy z inspektorami inspekcji portu w celu usunięcia braków wykrytych na statku podczas inspekcji i poinformowania organu inspekcyjnego o podjętych działaniach.
- 2.4 W wypadku zatrzymania statku przez inspekcję portu organ inspekcyjny, po sprawdzeniu rodzaju stwierdzonych braków i ich zakresu, może zażądać obecności na statku przedstawiciela uznanej organizacji.
- 2.5 Jeżeli w czasie wykonywania przez uznaną organizację czynności organu inspekcyjnego stwierdzi ona, że stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiadają danym zawartym we właściwym certyfikacie lub że statek nie jest zdatny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla statku lub znajdujących się na nim osób lub statek ten nie będzie mógł odbywać żeglugi bez powodowania zagrożenia dla środowiska morskiego, uznana organizacja zobowiązana jest powiadomić o tym niezwłocznie organ inspekcyjny i jest zobowiązana wymagać podjęcia działań naprawczych dla przywrócenia standardów bezpieczeństwa lub ochrony środowiska. Bez uszczerbku dla postanowień pkt.3.3, jeżeli stwierdzone uszkodzenia lub braki nie zostaną trwale usunięte w porcie, gdzie zostały ujawnione, uznana organizacja wycofuje odpowiednie certyfikaty i niezwłocznie powiadamia o tym fakcie organ inspekcyjny oraz odpowiednie władze Państwa portu, w którym znajduje się statek.
- 2.6 Uznana organizacja powinna unikać jakichkolwiek działań, które mogą wywoływać uzasadnione wątpliwości co do jej bezstronności.
- 2.7 Wykonywanie powierzonych czynności organu inspekcyjnego będzie akceptowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, zwanego dalej „centralnym organ administracji morskiej”, pod warunkiem utrzymywania przez uznaną organizację kryteriów dla uznanej uznanych organizacji określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009, w jego aktualnej wersji, w załączniku 1 do aneksu do Rezolucji Zgromadzenia IMO A.739(18), w rezolucji Zgromadzenia IMO A.789(19) oraz w rezolucji MSC Kodeks Uznanych Organizacji.

- 2.8 Uznana organizacja nie może wystawiać certyfikatu dla statku w wypadku, gdy statek został pozbawiony klasy lub zmienia klasę z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, zanim nie zostanie umożliwione organowi inspekcyjnemu, wydanie w rozsądnym czasie opinii co do konieczności dokonania pełnej inspekcji statku.
- 2.9 Odpowiednio uznana organizacja lub organ inspekcyjny, nie będą dokonywać potwierdzeń ważności certyfikatów w ramach inspekcji okresowych lub pośrednich w przypadku, gdy taki certyfikat nie został przez nich wydany, bez zgody strony, która wydała certyfikat. Po uzyskaniu zgody oraz dokonaniu inspekcji odpowiednio uznana organizacja lub organ inspekcyjny prześlą stronie, która wydała certyfikat informacje o wynikach inspekcji, zawierającą w szczególności sprawozdanie z wykonania inspekcji.
- 2.10 Uznana organizacja dokonuje sprawdzenia podczas wizyty jej inspektora na statku, na podstawie informacji uzyskanych od kapitana statku, wykonania usunięcia niezgodności po przeprowadzeniu przez organ inspekcyjny audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem statku na statku, oraz przekazuje temu organowi inspekcyjnemu informacje o ich usunięciu lub braku podjęcia działań.
- 2.11 Postanowienia punktu 2.10 mają również zastosowanie do inspekcji doraźnej przeprowadzonej przez organ inspekcyjny oraz odpowiednio stwierdzonych w jej wyniku usterek mających wpływ na bezpieczną eksploatację statku i ustalonych terminów ich usunięcia.

3. Interpretacje, zwolnienia

- 3.1 Interpretacje postanowień umów międzynarodowych i określanie rozwiązań równoważnych należą do organu inspekcyjnego, a uznana organizacja współpracuje z administracją morską przy ich określaniu. W przypadku, gdy przepisy umów międzynarodowych zawierają określenie „ku satysfakcji administracji”, zastosowanie powinny mieć, jeśli nie zostały wydane odpowiednie wytyczne organu administracji morskiej, ujednolicone interpretacje IMO lub przyjęte przez IMO ujednolicone interpretacje IACS. Gdy nie zostały wydane żadne wytyczne administracji, ujednolicone interpretacje IMO lub zatwierdzone przez IMO ujednolicone interpretacje IACS, uznana organizacja powinna zwrócić się z wnioskiem do organu inspekcyjnego w celu uzyskania takiej interpretacji. Ww. wniosek powinien zawierać propozycje uznanej organizacji dot. danej interpretacji.
- 3.2 Wydawanie zwolnień lub akceptacji rozwiązań równoważnych w odniesieniu do wymogów określonych w przepisach umów międzynarodowych należy do organu inspekcyjnego. Organ inspekcyjny wydaje zgodę na pierwsze zwolnienie lub po raz pierwszy akceptuje rozwiązania równoważne na podstawie wniosku uznanej organizacji zawierającego niezbędne informacje i opinie w celu wydania takiego zwolnienia lub akceptacji rozwiązań równoważnych.
- 3.3 W uzasadnionych przypadkach, jeżeli postanowienia umów międzynarodowych nie są spełnione, a w porcie, w którym statek się znajduje, nie ma możliwości wykonania trwałej naprawy i wymiany lub uzupełnienia wyposażenia, uznana organizacja może, po uzyskaniu pisemnej zgody organu inspekcyjnego, określić warunki, które umożliwią bezpieczne przejście statku do portu, gdzie trwałe naprawy i wymiana lub uzupełnienie wyposażenia będą dokonane. W takim przypadku uznana organizacja wystawia Kartę

Bezpieczeństwa na Podróż Jednorazową określając warunki techniczne, trasę i czas takiego przejścia.

4. Przekazywanie informacji

- 4.1 Uznana organizacja będzie przekazywać centralnemu organowi administracji morskiej w trzech egzemplarzach (po jednym egzemplarzu dla każdego organu inspekcyjnego) oraz udostępni w wersji elektronicznej aktualne przepisy techniczne, zasady nadzoru, instrukcje dla inspektorów, wzory formularzy technicznych oraz sprawozdań/raportów (z przeglądów i inspekcji) z zakresu objętego umową, w języku angielskim. Uznana organizacja zapewni, na prośbę organu administracji morskiej, mając na celu wzajemne zrozumienie odpowiednich części aktualnych przepisów technicznych, zasad nadzoru, instrukcji, formularzy dokumentów i sprawozdań z zakresu objętego umową, odpowiednie tłumaczenie ww. dokumentów na język polski.
- 4.2 Uznana organizacja będzie niezwłocznie, najpóźniej dwa tygodnie po dokonaniu czynności o których mowa poniżej, przekazywać organowi inspekcyjnemu kopie certyfikatów i informacje o potwierdzeniu lub przedłużeniu ich ważności. Zapewnienie bieżącego dostępu do ww. dokumentów w formie elektronicznej jest uznane za spełnienie ww. wymagania w zakresie przekazywania kopii certyfikatów.

Na żądanie organu inspekcyjnego Uznana organizacja zobowiązana jest udostępnić dokumenty, raporty i sprawozdania potwierdzające wykonanie czynności objętych umową, w wersji papierowej lub elektronicznej.

- 4.3 Uznana organizacja będzie przekazywać organowi inspekcyjnemu informacje o awariach i wypadkach statku, a także o stwierdzonych podczas przeglądów uchybieniach i nie spełnianiu przez statek standardów bezpieczeństwa. Przekazywane będą jedynie informacje dotyczące poważnych zagrożeń dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska. Uznana organizacja będzie przekazywać organowi inspekcyjnemu informacje również w przypadkach, gdy w czasie inspekcji lub przeglądu okaże się, że stan statku lub działania prowadzone na statku mogą być niezgodne z wymaganiami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wymaganym przepisami Kodeksu ISM, stwierdzeniu niezgodności posiadanych przez załogę dokumentów kwalifikacyjnych z Certyfikatem Bezpiecznej Obsługi Statku lub stwierdzeniu braku Certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi. Informacje, o których mowa w niniejszym punkcie, powinny być przekazane przed wyjściem statku z portu, w którym dokonano inspekcji lub przeglądu.
- 4.4 Uznana organizacja zapewni centralnemu organowi administracji morskiej i organom inspekcyjnym automatyczny wgląd do baz danych o statkach, w tym do statusów klasyfikacyjnych statków.
- 4.5 Uznana organizacja zapewni centralnemu organowi administracji morskiej i organom inspekcyjnym wgląd do dokumentacji technicznej (na podstawie której wydawane lub potwierdzane są certyfikaty) i zbiorów analiz awarii (tj. wypadki morskie w rozumieniu Kodeksu Badania Wypadków Morskich IMO – Rezolucja A.849(20) w jej aktualnej wersji), w zakresie statków objętych umową. Powyższe dane mogą być również przekazywane drogą elektroniczną.

- 4.6 Centralny organ administracji morskiej będzie z odpowiednim wyprzedzeniem przekazywać uznanej organizacji kopie krajowych aktów prawnych, wymagań i instrukcji w zakresie obowiązującym statki o polskiej przynależności, w języku polskim. Centralny organ administracji morskiej będzie powiadamiać uznaną organizację o wszelkich zmianach w obowiązujących przepisach prawa krajowego przed terminem ich wejścia w życie.
- 4.7 Uznana organizacja będzie niezwłocznie przekazywać centralnemu organowi administracji morskiej oraz organom inspekcyjnym informacje dotyczące klasyfikowanych przez nią statków, o których mowa w punkcie 1.2, związane ze zmianą klasy statku, jej zawieszeniem, przywróceniem i utratą nie później niż w ciągu jednego tygodnia od momentu tej zmiany.
- 4.8 Uznana organizacja, o ile to możliwe, powinna przeprowadzać okresowe konsultacje z innymi uznanymi organizacjami w celu utrzymania równoważności standardów technicznych oraz ich wdrażania zgodnie z postanowieniami Rezolucji IMO A.847(20) i Rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

5. Nadzór nad uznaną organizacją

- 5.1 Uznana organizacja będzie przysyłać centralnemu organowi administracji morskiej do zaopiniowania opracowane przez siebie projekty przepisów technicznych, zasad nadzoru technicznego oraz zmian do takich przepisów i zasad, chyba że wynikają one wprost z umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Uznana organizacja ma obowiązek ustosunkować się do opinii zgłaszanych przez centralny organ administracji morskiej. Przyjmuje się, że nie otrzymanie w ciągu miesiąca opinii centralnego organu administracji morskiej na temat przesłanego projektu, oznacza jego akceptację. Uznana organizacja może przekazać takie projekty centralnemu organowi administracji morskiej również w wersji elektronicznej.
- 5.2 Centralny organ administracji morskiej i organy inspekcyjne będą otrzymywać roczne sprawozdania uznanej organizacji z realizacji powierzonych umową czynności, zawierające również potwierdzenie utrzymania kryteriów dla uznanej organizacji w terminie do dnia ... następnego roku. Sprawozdanie powinno zawierać zestawienie wykonanych inspekcji, wystawionych certyfikatów w zakresie wykonania niniejszej umowy (wraz z datami wykonania lub wystawienia) oraz wykaz opłat przekazanych zgodnie z pkt 6.1 umowy, a także, aktualne na dzień przekazania sprawozdania, zestawienie dodatkowych wymagań dla statków o polskiej przynależności (tzw. „country file”).
- 5.3 Centralny organ administracji morskiej co najmniej raz na dwa lata będzie dokonywać audytu uznanej organizacji w celu weryfikacji poprawności wykonywania przez tę organizację zadań, do których została ona upoważniona. Raport zawierający informację o wynikach takiego audytu przekazuje się do Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym taki audyt się odbył.
- 5.4 Centralny organ administracji morskiej oraz organy inspekcyjne, przeprowadza niezapowiedziane inspekcje doraźne statków.

6. Inne warunki

6.1 Opłaty

6.1.1 Opłaty za przeprowadzone inspekcje i wydanie certyfikatów regulują odrębne przepisy.

6.1.2 Centralny organ administracji morskiej przekaze pisemnie aktualne konto bankowe, na które do dnia ... każdego ... Uznana organizacja będzie dokonywać wpłat należności budżetowych wynikających z tej umowy za rok poprzedzający.

6.1.3 Opłaty za przeprowadzenie przeglądu technicznego lub przygotowanie/zatwierdzenie odpowiedniej dokumentacji technicznej, Uznana organizacja będzie pobierać bezpośrednio od strony, która zamawiała usługę, zgodnie z taryfą uznanej organizacji.

6.2. Poufność informacji

6.2.1 Uznana organizacja, jej kierownictwo, inspektorzy i pracownicy zapewnią pełną poufność informacji otrzymywanych od centralnego organu administracji morskiej.

6.2.2 Zasada poufności pozostaje w mocy w trakcie obowiązywania niniejszej umowy oraz po jej zakończeniu, z wyłączeniem:

a) jakiegokolwiek informacji będącej w posiadaniu uznanej organizacji przed jej udostępnieniem przez centralny organ administracji morskiej, lub

b) jakiegokolwiek informacji będącej lub prawnie przekazanej do wiadomości publicznej lub

c) jakiegokolwiek informacji prawnie udostępnionej uznanej organizacji przez inne źródło niezależne od organu administracji morskiej.

6.2.3 Jeżeli niniejsza umowa nie stanowi inaczej, organy administracji morskiej zapewnią poufność informacji otrzymanych od uznanej organizacji, związanych ze sprawowanymi zgodnie z postanowieniami umowy czynnościami, i nie ujawni ich osobom trzecim.

6.2.4 Informacje przekazywane do Komisji Europejskiej zgodnie z Artykułem 10 Rozporządzenia WE 391/2009 (w jego aktualnej wersji) nie podlegają zasadom poufności w zakresie niniejszej umowy.

6.2.5 Niezależnie od powyższego, informacje mogą być udostępniane w następujących okolicznościach:

(a) podmiotom lub osobom, którym informacje te potrzebne są dla wypełnienia zobowiązań wynikających z tej Umowy, lub

(b) podmiotom lub osobom, którym dano prawo do otrzymania takich informacji albo przez ustawodawstwo, decyzję sądu, organ rządowy (włączając w to organy lokalne), albo inne publiczne organy dochodzeniowe upoważnione rozporządzeniem, przez autoryzowane zespoły audytorskie, przeprowadzające audyty w związku z certyfikacją uznanej organizacji, lub za pisemną zgodą właściciela przedmiotowej informacji.

6.3. Inspektorzy i podwykonawcy

6.3.1 Powierzone czynności organu inspekcyjnego będą wykonywane przez inspektorów zatrudnionych i odpowiednio wyszkolonych przez uznaną organizację.

6.3.2 Jeżeli, w wyjątkowych i uzasadnionych wypadkach, Uznana organizacja stwierdzi, że nie ma możliwości wykonania powierzonych umową czynności, Uznana organizacja poinformuje o tym fakcie organ inspekcyjny, który zleci przeprowadzenie inspekcji innej upoważnionej uznanej organizacji.

6.3.3 Uznana organizacja może używać podwykonawców i innych dostawców usług odnośnie wykonywania czynności inspekcyjnych i certyfikacyjnych, pod warunkiem, że usługi związane z niniejszą umową oraz czynności wykonywane przez personel tych podwykonawców objęte są systemem jakości uznanej organizacji. W takich przypadkach odpowiedzialność za jakość wykonanych usług leży po stronie uznanej organizacji.

6.3.4 Stacje atestacji wyposażenia morskiego w Rzeczypospolitej Polskiej uznane przez organy inspekcyjne do wykonywania odpowiednich czynności będą jednocześnie uznawane przez uznaną organizacją, bez potrzeby przeprowadzania wobec nich osobnego procesu certyfikacji przez tę organizację.

6.4. Odpowiedzialność

6.4.1. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody lub procedur arbitrażowych ustalona została odpowiedzialność centralnego organu administracji morskiej lub organu inspekcyjnego, oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód majątkowych i niemajątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone w wyniku umyślnego działania lub zaniechania lub z powodu rażącego niedbalstwa uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu uznanej organizacji, centralny organ administracji morskiej lub organ inspekcyjny jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od uznanej organizacji w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego Uznana organizacja przyczyniła się do wyrządzenia szkody.

6.4.2. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody lub procedur arbitrażowych ustalona została odpowiedzialność centralnego organu administracji morskiej lub organu inspekcyjnego oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód niemajątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone wskutek nieumyślnego działania lub zaniechania uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu uznanej organizacji, centralny organ administracji morskiej lub organ inspekcyjny jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od uznanej organizacji w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego Uznana organizacja przyczyniła się do wyrządzenia szkody. W takim wypadku odpowiedzialność uznanej organizacji jest ograniczona do wysokości 5 milionów euro.

6.4.3. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody lub procedur arbitrażowych ustalona została odpowiedzialność centralnego organu administracji morskiej lub organu inspekcyjnego, oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód majątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone wskutek nieumyślnego działania lub zaniechania uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu uznanej

organizacji, centralny organ administracji morskiej lub organ inspekcyjny jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od uznanej organizacji w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego Uznana organizacja przyczyniła się do wyrządzenia szkody. W takim wypadku odpowiedzialność uznanej organizacji jest ograniczona do wysokości 2,5 milionów euro.

- 6.4.4. W wypadku wszczęcia postępowania odszkodowawczego, Uznana organizacja powinna być niezwłocznie o nim powiadomiona, a centralny organ administracji morskiej lub organ inspekcyjny, w celu informacyjnym, powinien przesłać uznanej organizacji treść roszczenia oraz inne odnoszące się do sprawy dokumenty.
- 6.4.5. Centralny organ administracji morskiej lub organ inspekcyjny nie podpisze ugody, wiążącej się z przyjęciem odpowiedzialności, bez zgody uznanej organizacji, której wydania Uznana organizacja nie powinna bezpodstawnie odmawiać.
- 6.4.6. Uznana organizacja zobowiązana jest zawrzeć umowy ubezpieczenia odpowiedzialności i utrzymywać ich ważność przez cały okres obowiązywania umowy. Kopie umów lub odpowiednie potwierdzenie zawarcia takich umów, będą przekazywane centralnemu organowi administracji morskiej.

6.5. Rozwiązywanie sporów

- 6.5.1. W wypadkach nieuregulowanych umową stosuje się prawo polskie.
- 6.5.2. W czasie wykonywania powierzonych umową czynności Uznana organizacja, jej kierownictwo i inspektorzy są chronieni na zasadach dotyczących funkcjonariuszy publicznych.
- 6.5.3. Spory wynikające z postanowień umowy powinny być rozwiązywane przez obie strony polubownie, drogą negocjacji, przy wzajemnym zrozumieniu.
- 6.5.4. Jeżeli rozwiązanie sporów nie nastąpi polubownie, właściwy do rozwiązania sporów wynikających z umowy jest sąd właściwy dla siedziby centralnego organu administracji morskiej lub organu inspekcyjnego.

7. Zmiany

- 7.1. Zmiany do umowy będą wprowadzane w formie pisemnego aneksu, po uzgodnieniu przez obie strony, pod rygorem nieważności.

8. Warunki ważności umowy

- 8.1. Umowa wchodzi w życie z dniem jej podpisania i jest ważna na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem paragrafu 7.
- 8.2. Centralny organ administracji morskiej może zawiesić upoważnienie uznanej organizacji, jeśli uważa, że system zarządzania jakością uznanej organizacji nie spełnia wymogów Załącznika 1 do Aneksu Rezolucji IMO A.739(18) lub kryteriów określonych w załączniku do Rozporządzenia WE 391/2009 (w jego aktualnej wersji). Zawieszenie upoważnienia oznacza zawieszenie wykonania umowy. W przypadku zawieszenia z powodu niepełnienia przez uznaną organizację kryteriów określonych w załączniku do Rozporządzenia WE 391/2009 (w jego aktualnej wersji), centralny organ administracji

morskiej informuje Komisję Europejską zgodnie z postanowieniami ww. Rozporządzenia. Przed przekazaniem powyższej informacji centralny organ administracji morskiej powinien dać uznanej organizacji możliwość złożenia wyjaśnień, które powinny zawierać co najmniej wyjaśnienia zaistniałej sytuacji, informacje o przeprowadzonym dochodzeniu oraz podjętych lub planowanych działaniach naprawczych i zapobiegawczych.

- 8.3 Jeśli którakolwiek ze stron naruszy niniejszą umowę, druga strona powinna powiadomić stronę naruszającą na piśmie, aby umożliwić tej stronie zbadanie oraz przywrócenie stanu rzeczy zgodnego z umową w terminie 90 dni. Naruszająca strona powinna w ciągu 10 dni roboczych potwierdzić w formie pisemnej odebranie powiadomienia. Naruszająca strona powinna poinformować o działaniach, jakie zamierza podjąć oraz usunąć nieprawidłowości bez zbędnej zwłoki, ale najpóźniej w terminie 90 dni. Nie spełnienie powyższego wymogu uprawnia stronę powiadamiającą do natychmiastowego wypowiedzenia umowy.
- 8.4. Każda ze stron ma prawo do pisemnego wypowiedzenia umowy z 12-miesięcznym wyprzedzeniem.

Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, każdy w języku polskim i angielskim, po jednym egzemplarzu dla każdej ze stron, i została podpisana przez uprawnione osoby każdej ze stron.

ZALĄCZNIK
do Umowy o upoważnieniu do wykonywania zadań administracji morskiej

Instrumenty mające zastosowanie do niniejszej umowy oraz zakres upoważnienia

1. Uznana organizacja zostaje upoważniona zgodnie z poniższą tabelą do wykonywania statutowych inspekcji oraz wydawania certyfikatów w imieniu polskiej administracji morskiej w odniesieniu do statków, o których mowa w pkt 1.2 Umowy.
2. Uznana organizacja w ramach inspekcji wstępnej, okresowej lub odnowieniowej w zakresie bezpieczeństwa wyposażenia statku, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami prawidła 7 lub 8 rozdz. I Konwencji SOLAS, będzie dokonywać sprawdzenia zgodności posiadanych przez załogę dokumentów kwalifikacyjnych z Certyfikatem Bezpiecznej Obsługi Statku,
3. Uznana organizacja w ramach inspekcji wstępnej, okresowej lub odnowieniowej w zakresie bezpieczeństwa wyposażenia statku, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami prawidła 7 lub 8 rozdz. I Konwencji SOLAS, będzie dokonywać sprawdzenia posiadania, przez statek o pojemności brutto przekraczającej 1000, Certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.

Symbole oznaczające rodzaj inspekcji zgodnie z zakresem upoważnienia:

P: pełne upoważnienie – Uznana organizacja dokonuje inspekcji koniecznych do wydania/potwierdzenia ważności dokumentów wymaganych umowami międzynarodowymi i przepisami obowiązującego prawa wewnętrznego oraz wydaje/potwierdza te dokumenty.

N/Z: nie ma zastosowania.

4. Upoważnienie stosuje się w poniższym zakresie:

	INSTRUMENT / CERTYFIKAT	UPOWAŻNIENIE		
		IW	IO	IP/IR
1.	Konwencja SOLAS 1974/78 z poprawkami			
1.1	Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Pasażerskiego			
1.2	Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Towarowego			
1.3	Certyfikat Zdolności do Przewozu Niebezpiecznych Chemikaliów Luzem; zgodnie z Kodeksem IBC dla statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 lub po tej dacie			
1.4	Certyfikat Zdolności do Przewozu Skroplonych Gazów Luzem; zgodnie z Kodeksem IGC dla statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 lub po tej dacie			
1.5	Dokument Uprawnienia do Przewozu Ziarna			
1.6	Dokument Zgodności z Wymaganiami Specjalnymi dla Statków Przewożących Ładunki Niebezpieczne			
1.7	Certyfikat Bezpieczeństwa Jednostki Szybkiej;			

	INSTRUMENT / CERTYFIKAT	UPOWAŻNIENIE		
		IW	IO	IP/IR
	zgodnie z Kodeksem HSC			
1.8	Certyfikat Bezpieczeństwa Statku Specjalistycznego; zgodnie z Rezolucją IMO A.534(13) z poprawkami/Kodeksem SPS 2008			
2.	Konwencja o Liniach Ładunkowych 1966 z poprawkami			
2.1	Świadectwo wolnej burty			
3.	Konwencja o Pomierzaniu Statków 1969			
3.1	Świadectwo Pomiarowe			
4.	Konwencja MARPOL 73/78 z poprawkami			
4.1	Annex I – Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Olejami			
4.2	Annex II - Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Szkodliwymi Substancjami Ciekłymi Przewożonymi Luzem (NLS)			
4.3	Annex IV - Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Ściekami			
4.4	Annex V - Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Śmieciami			
4.5	Annex VI - Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Powietrza			
4.6	Annex VI - Międzynarodowe Świadectwo Zapobiegania Zanieczyszczeniu Powietrza Przez Silnik			
4.7	Certyfikat Zdolności do Przewozu Niebezpiecznych Chemikaliów Luzem; zgodnie z Kodeksem BCH dla statków zbudowanych przed 1 lipca 1986			
5.	Kodeksy IMO			
5.1	Certyfikat Zdolności do Przewozu Skroplonych Gazów Luzem; zgodnie z Kodeksem GC dla statków zbudowanych pomiędzy 31 października 1976 a 1 lipca 1986			
5.2	Certyfikat Zdolności do Przewozu Skroplonych Gazów Luzem; zgodnie z Kodeksem GC dla statków zbudowanych w dniu 31 października 1976 lub przed tą datą			
5.3	Dokument Zgodności; zgodnie z Międzynarodowym morskim kodeksem stałych ładunków masowych (Kodeksem IMSBC) z poprawkami			
5.4	Certyfikat Konstrukcji i Wyposażenia Statku Dynamicznie Unoszonego			
5.5	Certyfikat Bezpieczeństwa Jednostki Górnictwa			

	INSTRUMENT / CERTYFIKAT	UPOWAŻNIENIE		
		IW	IO	IP/IR
	Morskiego; zgodnie z Kodeksem MODU oraz Rezolucjami IMO A.414(XI) lub A.649(16)			
6.	Konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (AFS)			
6.1	Certyfikat Systemu Przeciwporostowego			
7.	Konwencja o bezpiecznych kontenerach 1972			
7.1	Certyfikat Bezpiecznego Kontenera			
IW:	Inspekcja wstępna			
IO :	Inspekcja odnowieniowa			
IP/IR:	Inspekcja roczna/pośrednia lub roczna/okresowa			

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, Dz. U. z 2012 r. poz. 1068), zwanej dalej „ustawą”.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej. Rozporządzenie ma charakter porządkujący i dostosowuje dotychczasowe regulacje do aktualnych przepisów krajowych i międzynarodowych.

Obowiązek wdrożenia przepisów w zakresie sposobu i zakresu upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej został nałożony dyrektywą 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47). Upoważnienie uznanych organizacji do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej stanowi ułatwienie dla armatorów statków o polskiej przynależności, którzy w celu przeprowadzania inspekcji na statkach, będą mogli korzystać z podmiotów do tego upoważnionych posiadających personel rozmieszczony w swoich oddziałach na całym świecie.

Zgodnie z przepisami projektowanego rozporządzenia (§2) oraz ustawy (art. 8) upoważnienie do wykonywania zadań administracji morskiej wydawać będzie, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zwany dalej „ministrem”, na wniosek uznanej organizacji. Mając na uwadze względy określone w §2 ust. 3 i 4 projektowanego rozporządzenia minister będzie mógł ograniczyć upoważnienie w stosunku do tego o co wystąpiła we wniosku uznana organizacja lub odmówić upoważnienia. Wprowadzenie takiej możliwości dla ministra jest zgodne z art. 4 dyrektywy 2009/15/WE i ma na celu ograniczenie liczby upoważnionych uznanych organizacji, nad którymi, nawet w przypadku nieklasyfikowania przez nie statków o polskiej przynależności, polska administracja morska byłaby zobowiązana do wykonywania nadzoru. W tym również celu wprowadzone zostały przepisy §4 i §5 projektowanego rozporządzenia, które mówią odpowiednio o zawieszeniu oraz cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji.

Projekt 15.11.2012

Jako sposób upoważnienia uznanej organizacji wybrano umowę, która będzie określać zakres oraz obowiązki stron wynikające z upoważnienia. Minimalny zakres danych, jakie powinny znaleźć się w takiej umowie został określony w załączniku do rozporządzenia.

W §6 opisano sposób sprawowania nadzoru nad upoważnionymi uznanymi organizacjami. Przewiduje się, że w powyższym celu przeprowadzane będą audyty centrali lub oddziałów uznanych organizacji oraz inspekcje statków klasyfikowanych przez te organizacje. Nadzór nad upoważnionych uznanymi organizacjami prowadzić będą osoby do tego celu upoważnione przez ministra w odniesieniu do centrali, oddziałów uznanej organizacji, a także statków o polskiej przynależności przez nią klasyfikowanych. Inspekcje statków w zakresie nadzoru nad uznanymi organizacjami będą mogli również przeprowadzać w ramach inspekcji doraźnej, inspektorzy państwa bandery, o których mowa w art. 18 ustawy.

§ 7 projektu rozporządzenia przewiduje, że dotychczasowe upoważnienia uznanych organizacji zachowują 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.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł 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) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków o polskiej przynależności;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Rejestr Statków S.A.
2. Det Norske Veritas Polska
3. Germanischer Lloyd Polska
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce
5. Lloyd's Register Oddział w Polsce
6. RINA Poland Sp. z o.o.
7. Bureau Veritas Polska Sp. z o.o.
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
9. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
10. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
11. Związek Armatorów Polskich
12. Polska Żegluga Bałtycka
13. Polska Żegluga Morska
14. Rem-Service. Sp. z o.o.
15. Unity Line Sp. z o.o.
16. Polskie Linie Oceaniczne
17. Baltramp

W ramach konsultacji społecznych uwagi o charakterze redakcyjnym (wyjaśniające i doprecyzowujące przepisy załącznika do rozporządzenia) zgłosił Polski Rejestr Statków S.A. oraz Germanischer Lloyd. Powyższe uwagi zostały uwzględnione. Dodatkowo na wniosek Germanischer Lloyd został dodany obecny §7 projektu rozporządzenia, który, zgodnie z założeniami projektodawcy, doprecyzowuje fakt, że dotychczasowe upoważnienia uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej zostają utrzymane w mocy.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Stanowiąc będzie natomiast ułatwienie dla armatorów statków o polskiej przynależności poprzez uproszczenie dostępności do organizacji wykonujących inspekcje statków w imieniu polskiej administracji morskiej.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego. Obecnie upoważnionych jest 7 uznanych organizacji, które wykonują już zadania administracji morskiej. Liczba ta jest wystarczająca przy obecnej liczebności polskiej floty handlowej.

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.

