



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-31-15

Druk nr 3369 cz.1

Warszawa, 4 maja 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

**- o zmianie ustawy o bezpieczeństwie
morskim oraz niektórych innych ustaw
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 Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

(-) Ewa Kopacz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym w zakresie przepisów oddziału 2 rozdziału 3 i rozdziału 5 z wyjątkiem art. 86 ust. 3, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz stałych platform wiertniczych przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.”;

2) w art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;

2) statków rybackich o długości do 24 m;

3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich oraz ustawę z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

²⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78);

2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1);

3) dyrektywy Komisji 2014/111/UE z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów (Dz. Urz. UE L 366 z 20.12.2014, str. 83).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852, z 2014 r. poz. 609 i 768 oraz z 2015 r. poz. 222.

- 4) jachtów morskich o długości do 24 m;
 - 5) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.”;
- 3) w art. 5:
- a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) jachtom morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich;”;
 - b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a–10c w brzmieniu:

„10a) długości statku – należy przez to rozumieć 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy, jeżeli długość ta jest większa;

10b) długości jachtu morskiego – należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic; w przypadku gdy tak określona długość jachtu morskiego wynosi 24 m albo powyżej, długość jachtu morskiego określa się jak długość statku;

10c) pasażerze – należy przez to rozumieć każdą osobę, z wyjątkiem:

 - a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych na statku lub wykonujących zadania na statku dla jego potrzeb,
 - b) dzieci w wieku poniżej jednego roku życia;”;
 - c) pkt 24 otrzymuje brzmienie:

„24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie 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. MliR z 2014 r. poz. 61);”;

- d) w pkt 33 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:
„g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;
- e) dodaje się pkt 37 w brzmieniu:
„37) stałej platformie wiertniczej – należy przez to rozumieć jednostkę górniczą, przeznaczoną do wydobywania i przetwarzania węglowodorów, osadzoną na dnie morskim na stałe, stanowiącą morską budowlę hydrotechniczną.”;
- 4) art. 8 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 8. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej, liczbę statków o polskiej przynależności oraz liczbę uznanych organizacji już upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może, w drodze umowy, powierzyć uznanej organizacji wykonywanie określonych zadań administracji morskiej.
2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawierana między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i uznaną organizacją, określa w szczególności:
- 1) zakres zadań powierzonych uznanej organizacji;
 - 2) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy;
 - 3) warunki współpracy stron umowy.
3. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydaje uznanej organizacji upoważnienie do wykonywania określonych w umowie zadań administracji morskiej.
4. W upoważnieniu uznana organizacja nie może być upoważniona do wydawania aktów prawa miejscowego oraz nakładania kar.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zawiesić upoważnienie uznanej organizacji w przypadku:
- 1) stwierdzenia, że jej działanie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego, przy zastosowaniu kryteriów określonych w załączniku nr 1 do decyzji Komisji z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego (Dz. Urz. UE L 162 z 25.06.2009, str. 6);

- 2) niespełnienia przez uznaną organizację kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (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, z późn. zm.);
- 3) nieusunięcia przez uznaną organizację nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru organów administracji morskiej nad uznaną organizacją;
- 4) braku statków o polskiej przynależności w rejestrze uznanej organizacji w okresie ostatnich 2 lat.

6. Wznowienie upoważnienia następuje na wniosek uznanej organizacji po ustaniu przyczyn powodujących jego zawieszenie oraz przeprowadzeniu audytu organów administracji morskiej potwierdzającego ustanie tych przyczyn.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie uznanej organizacji w przypadku utraty przez nią uznania Komisji Europejskiej.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu albo cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji, wraz z uzasadnieniem.

9. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. W ramach sprawowanego nadzoru organy administracji morskiej:

- 1) przeprowadzają audyty centrali lub oddziału uznanej organizacji nie rzadziej niż co 2 lata;
- 2) przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 3 ustawy;
- 3) opiniują opracowane przez uznaną organizację projekty przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projekty zmian do takich przepisów i procedur.

10. Uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej przekazuje corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z realizacji zadań powierzonych umową.

11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej

sprawozdanie z czynności wykonanych w ramach nadzoru, najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym czynności te przeprowadzono.

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

- 1) minimalny zakres postanowień umowy zawieranej między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją,
- 2) szczegółowy sposób i tryb sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej,
- 3) szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 10

– mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje, a także postanowienia umów międzynarodowych i rezolucji IMO A.739(18)⁴⁾ w sprawie wytycznych do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (RO Code)⁵⁾ z wyłączeniem sekcji 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 i 3.9.3.3 części 2 tego Kodeksu oraz rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO⁶⁾ z wyłączeniem sekcji 16.1, 18.1 i 19 części 2 tego Kodeksu.”;

- 5) w art. 9 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej wniosek o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO⁷⁾. Po przeprowadzeniu audytu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej publikuje jego wyniki na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra w Biuletynie Informacji Publicznej oraz nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.

⁴⁾ Rezolucja IMO A.739(18) z dnia 4 listopada 1993 r. – Wytyczne do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji (Dz. Urz. MłiR z 2014 r. poz. 62).

⁵⁾ Rezolucja IMO MSC.349(92) z dnia 21 czerwca 2013 r. – Kodeks dla uznanych organizacji (RO Code) (Dz. Urz. MłiR z 2015 r. poz. 25).

⁶⁾ Rezolucja IMO A.1070(28) – Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO, przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. MłiR z 2014 r. poz. 76).

⁷⁾ Rezolucja IMO A.1067(28) – Ramy i procedury systemu audytu państw członkowskich, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 4 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. MłiR z 2014 r. poz. 76).

2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO⁶⁾ poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.”;

6) w art. 11:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku określonym w:”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wymagań określonych w Konwencji MLC, dotyczących warunków zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego, mogą nie spełniać statki zbudowane przed dniem 20 sierpnia 2013 r., które spełniają wymagania określone w:

1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);

2) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512).”

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie budowy statków podlegających umowom międzynarodowym i stałych platform wiertniczych, ich urządzeń i wyposażenia, wydawane przez organizację, w przypadku gdy zapewniają one bezpieczeństwo tych statków i platform.”

d) w ust. 3:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków i stałych platform wiertniczych oraz życia i zdrowia osób na tych statkach i platformach, może, w drodze rozporządzenia:”

– uchyla się pkt 1,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) określić szczegółowe warunki i sposób uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;”;

7) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Statek wyposażony w urządzenie systemu AIS powinien utrzymywać je w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe lub przepisy IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony statku.”,

b) po ust. 2 dodaje się w ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, jeżeli statek znajduje się w obszarze obowiązkowego systemu meldunkowego lub rozgraniczenia ruchu, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu urządzenia systemu AIS właściwy organ nadzorujący ruch statków w tym obszarze oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia tego urządzenia.”;

8) w art. 17:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Dla stacji atestacji mających siedzibę:

- 1) na obszarze województwa zachodniopomorskiego lub pomorskiego, w powiatach: kołobrzeskim, świdwińskim, drawskim, wałeckim, koszalińskim, sławieńskim, szczecineckim, białogardzkim, słupskim, bytowskim, człuchowskim, lęborskim oraz chojnickim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;
- 2) na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w powiatach: świnoujskim, polickim, gryfińskim, kamieńskim, gryfickim, goleniowskim, stargardzkim, pyrzyckim, myśliborskim, choszczeńskim, łobeskim oraz szczecińskim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie;
- 3) na obszarze województwa pomorskiego, w powiatach: puckim, wejherowskim, kartuskim, kościerskim, gdańskim, starogardzkim, tczewskim,

kwidzyńskim, malborskim, sztumskim, nowodworskim, gdyńskim oraz sopockim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

1b. Dla stacji atestacji mających siedzibę na obszarze województw:

- 1) warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, podlaskiego, lubelskiego oraz podkarpackiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni;
- 2) kujawsko-pomorskiego, łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego oraz małopolskiego – właściwym jest dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;
- 3) lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej stacji atestacji oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania jest świadectwo uznania.

3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej świadectwa do trzech miesięcy po upływie tej daty.”,

c) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki i tryb uznawania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania usług stacji atestacji.”;

9) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. Organ inspekcyjny wykonuje zadania „organu administracji” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 oraz dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;

10) w art. 20:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu, i zastępującej odpowiednio drugą lub trzecią

inspekcję roczną, a w przypadku statków niepodlegających inspekcjom rocznym przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Typy i rodzaje statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich pojemności brutto (GT), długości, przeznaczenia i sposobu eksploatacji, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.”;

11) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. 1. W ramach inspekcji państwa bandery:

- 1) statek pasażerski oraz statek inny niż pasażerski o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, podlega audytowi:
 - a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego,
 - b) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem,
 - c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem jego ważności,
 - d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami;
- 2) armator statku, o którym mowa w pkt 1, podlega audytowi:
 - a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego,
 - b) rocznemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po upływie tej daty,
 - c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności w związku z upływem jego ważności,
 - d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami.

2. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d oraz ust. 1 pkt 2 lit. d, może być przeprowadzony również po zatrzymaniu statku, w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania.

3. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do stałych platform wiertniczych znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz przedsiębiorców odpowiedzialnych za ich eksploatację.”;

12) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. W przypadku gdy jacht morski jest używany do żeglugi morskiej zgodnie z opracowaną przez armatora instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego, organ inspekcyjny podczas inspekcji weryfikuje prawidłowość opracowania instrukcji.

2. Instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego powinna zawierać informacje dotyczące armatora jachtu morskiego, rodzajów prowadzonej działalności i uprawianej żeglugi oraz związanego z nimi ryzyka, systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur postępowania, pozwalające na wdrożenie i utrzymywanie tego systemu.

3. Szczegółowe elementy, jakie powinna zawierać instrukcja oraz wytyczne dotyczące jej sporządzania oraz stosowania, określają przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 5.

4. Organ inspekcyjny sprawdza, czy używanie jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą.”;

13) w art. 23:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty lub karty bezpieczeństwa, określone na podstawie ust. 4 i 5. W certyfikatach i kartach bezpieczeństwa ustala się okres ich ważności.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku niezgłoszenia statku do inspekcji w terminach wynikających z art. 20 ust. 1 pkt 1–4 lub negatywnego wyniku inspekcji, certyfikat traci ważność.”,

c) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, karty bezpieczeństwa, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego”;

d) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

- 1) rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa,
- 2) elementy, które powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania,
- 3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą,
- 4) wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego
– kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa jachtów morskich, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.”;

14) w art. 26:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów jachtów komercyjnych jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności w zakresie przeglądów technicznych.

2b. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 2a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę zakres realizowanych zadań przez podmiot przeprowadzający przeglądy jachtów komercyjnych.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2 i 2a.”;

15) w art. 28:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadku zmiany przynależności statku o długości co najmniej 24 m, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Izba morska, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności o długości co najmniej 24 m, przed wpisem do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.”;

16) w art. 36 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego bierze się pod uwagę wyłącznie zawinięcia statków do polskich portów z wyłączeniem statków, które zawijały jedynie na kotwiczowiska.”;

17) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Organ inspekcyjny powiadamia armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku podlegającego inspekcji o braku możliwości jej przeprowadzenia z powodu:

- 1) zakresu lub charakteru prac remontowych prowadzonych na statku lub
- 2) braków w obsadzie załogi spowodowanych czasowym wyłączeniem statku z eksploatacji.

2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie inspekcji;
- 2) powiadamia organ inspekcyjny o gotowości statku do inspekcji co najmniej na 24 godziny przed planowanym wyjściem statku z portu.”;

18) w art. 43 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO⁸⁾ w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku, zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.”;

19) art. 60 otrzymuje brzmienie:

„Art. 60. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej szczegółowe informacje dotyczące liczby inspektorów inspekcji państwa portu, wymagane przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami.”;

20) po art. 61 dodaje się art. 61a w brzmieniu:

„Art. 61a. Ilekroć w przepisach niniejszego rozdziału jest mowa o żegludze przybrzeżnej, należy przez to rozumieć podróże po akwenu Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej.”;

21) w art. 62 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

- 1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia 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, z późn. zm.⁹⁾), zwanej dalej „Konwencją STCW”;
- 2) Konwencji SOLAS;
- 3) Konwencji MLC;
- 4) przepisach ustawy.

2. Kwalifikacje członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi nieobjęte Konwencją STCW regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.”;

⁸⁾ Rezolucja IMO A.1049(27) – Międzynarodowy kodeks rozszerzonego programu inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych, 2011 (Kodeks ESP, 2011), przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 30 października 2011 r. (Dz. Urz. MłR z 2014 r. poz. 76).

⁹⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092.

22) w art. 64:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.

3. Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób posiadających dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uzyskanie zakładanych efektów kształcenia, jeżeli egzamin dyplomowy spełnia warunki do uznania go za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym.”,

b) dodaje się ust. 4–9 w brzmieniu:

„4. Egzamin dyplomowy uznaje się za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, jeżeli:

- 1) uczelnia zapewniła możliwość udziału przedstawiciela Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin;
- 2) egzamin składa się z co najmniej 1 pytania z każdej funkcji wskazanej w wymaganiach egzaminacyjnych na poziomie operacyjnym odpowiednim do kierunku i specjalności studiów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy;
- 3) przewodniczącemu Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przekazano informacje dotyczące egzaminu dyplomowego.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb uznania egzaminu dyplomowego w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym oraz sposób rejestracji wyników tych egzaminów, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone na podstawie art. 74 ust. 4 oraz zapewnienie właściwego poziomu wyszkolenia osób ubiegających się o dyplomy.

6. Obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania

im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.

7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, powinna ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

8. Obywatel państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:

- 1) w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym – ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania – ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;
- 3) w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika – ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 i 8, weryfikację posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbyła szkolenie.”;

23) w art. 68 w pkt 2 dodaje się przecinek i pkt 3 i 4 w brzmieniu:

- „3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania,
- 4) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych”;

24) po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu:

„Art. 68a. 1. Dyplomy w żegludze przybrzeżnej wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego będącego stroną Konwencji STCW, zgodnie ze zdefiniowaną przez te państwa żegluga przybrzeżną, uznaje się za równoważne z dokumentami, o których mowa w art. 63 pkt 1, jeżeli zawarte zostało porozumienie między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz państwami trzecimi będącymi stronami Konwencji STCW określające szczegółowy obszar uprawiania takiej żeglugi oraz inne warunki dotyczące tej żeglugi.

2. W przypadku potwierdzania kwalifikacji wynikających z dyplomów w żegludze przybrzeżnej, o których mowa w art. 67 ust. 1, w potwierdzeniu dyplomu wskazuje się obszary morskie, na których uprawiana jest żegluga przybrzeżna, zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w ust. 1.”;

25) art. 69 otrzymuje brzmienie:

„Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są:

- 1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo
- 2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5.

2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych powinni posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 70 ust. 4.”;

26) w art. 70:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W celu uzyskania dyplomu lub świadectwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest odbycie szkolenia lub przeszkolenia, a w przypadku dyplomu dodatkowo praktyki pływania i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.

3. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane i nadzorowane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW oraz ustawy przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadre oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.”,

b) w ust. 5:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,”,

– dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia audytów ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych”;

27) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

- 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z art. 64 ust. 4;
- 2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane;
- 3) świadectwa przeszkolenia;
- 4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na uzyskanie

dokumentu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym praktyki do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego i zachowany zostanie poziom bezpiecznego uprawiania żeglugi.

1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.

2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub zarządzania, w przypadku gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z art. 64 ust. 4, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od daty ukończenia tych studiów.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dyrektor urzędu morskigo przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1.”;

28) w art. 74:

a) w ust. 2 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością oraz rejestruje szkolenia i przeszkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Morska jednostka edukacyjna może zostać uznana w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, jeżeli jej baza szkoleniowa odpowiada wymaganiom określonym w przepisach ustawy lub Konwencji STCW.”,

d) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. W przypadku prowadzenia szkoleń na poziomie operacyjnym z wykorzystaniem książki praktyk, zawierającej informacje i zadania dotyczące praktyki pływania stanowiącej integralną część szkolenia, morska jednostka edukacyjna jest obowiązana do nadzorowania praktyki pływania realizowanej zgodnie z tą książką i dokonania zaliczenia tej książki.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i maszynowym, mając na uwadze integralność szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.”;

29) w art. 75:

a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Potwierdzenie uznania wymaga formy pisemnej.

8b. Za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”;

30) w art. 76:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W audytach, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, mogą uczestniczyć obserwatorzy i eksperci wskazani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Wydatki na wynagrodzenia, koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w związku z audytami, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, są finansowane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2b. W przypadku audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, morska jednostka edukacyjna zwraca ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w terminie 30 dni od otrzymania sprawozdania z audytu.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Audytorom za przeprowadzenie audytu i ekspertom za uczestniczenie w audycie przysługuje wynagrodzenie.”,

e) w ust. 4:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu uznania, potwierdzania uznania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych,”,

– w pkt 3 dodaje się przecinek i pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu audytującego oraz ekspertów, w zależności od zakresu przeprowadzanego audytu,

5) wzory dokumentów stosowanych przy przeprowadzaniu audytów morskich jednostek edukacyjnych”;

31) w art. 77:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W skład Komisji wchodzi przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego Komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych, wiceprzewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy – członkowie zespołów egzaminacyjnych.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 i 1662). Z dniem powołania z przewodniczącym oraz zastępcą przewodniczącego Komisji zawiera się umowę o pracę.

2b. Do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy art. 21–24, art. 26, art. 28 i art. 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 269 oraz z 2014 r. poz. 1199).”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminacje mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Egzaminatora skreśla się z listy egzaminatorów w przypadku:

- 1) wniosku egzaminatora o skreślenie z listy;
- 2) śmierci egzaminatora;
- 3) niespełnienia co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w ust. 3;
- 4) dopuszczenia się rażącego naruszenia przepisów dotyczących Komisji.”,

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Egzaminacje przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego,

w tym przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego i wiceprzewodniczącego zespołu egzaminacyjnego, wskazuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu za udział w przeprowadzeniu egzaminu przysługuje wynagrodzenie.”,

f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:

„4a. Egzamin dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim.

4b. Egzamin praktyczny Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.

4c. Na egzaminie mogą być stosowane pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Bank pytań oraz pytania nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782 i 1662).

4d. Komisja przygotowuje lub weryfikuje pytania egzaminacyjne stosowane na egzaminach oraz rekomenduje je do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.”,

g) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej finansuje z budżetu państwa, z części, której jest dysponentem, działanie Komisji, w szczególności wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymanie banku pytań egzaminacyjnych oraz wyposażenie techniczne Komisji.”,

h) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla miejsca przeprowadzania egzaminu zapewnia obsługę administracyjną i finansowo-księgową, w tym obsadę osobową sekretariatów Komisji w urzędach morskich, oraz środki na korzystanie z infrastruktury egzaminacyjnej.”,

i) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowe warunki, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów,
- 2) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślenia egzaminatorów z tej listy,
- 3) sposób funkcjonowania banku pytań egzaminacyjnych,
- 4) sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez Komisję,
- 5) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych,
- 6) wysokość i szczegółowe warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu

– mając na uwadze konieczność zapewnienia właściwego poziomu wykształcenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, a także liczbę osób przystępujących do egzaminu lub czas jego przeprowadzania.”;

32) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. 1. Wymagane przepisami międzynarodowymi w zakresie gospodarki morskiej dodatkowe szkolenia odbywają się w morskich jednostkach edukacyjnych.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy dodatkowych szkoleń, o których mowa w ust. 1, szczegółowe warunki wstępne oraz warunki zaliczeń tych szkoleń, a także wzory dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia, mając na uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie dodatkowych szkoleń oraz potrzeby właściwego przygotowania do pracy.”;

33) w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dyrektorzy urzędów morskich, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:

- 1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia;
- 2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa;
- 3) potwierżeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierdzenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierdzenia uznania i ograniczenia.”;

34) w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, na wniosek armatora, możliwe jest zwolnienie statku z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

3b. Zwolnienie statku z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku lub odmowę wydawania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku wydaje, w drodze decyzji, właściwy dyrektor urzędu morskiego.

3c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, tryb zwolnienia statku z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne uzasadniające zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

35) w art. 87 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kapitan statku, w tym także statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego oraz statku żeglugi śródlądowej, jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84 ust. 2.”;

36) w art. 88 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak: kolizja, pożar, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;”;

37) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. 1. Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa na statek, załadowca jest obowiązany dostarczyć kapitanowi kartę danych bezpieczeństwa, zwaną dalej „kartą MSDS”, zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.

2. Karta MSDS powinna zawierać informacje określone w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniającego dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz. Urz. UE L 396 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.).

3. Przy wypełnianiu karty MSDS mają zastosowanie zalecenia IMO zawarte w Rezolucji MSC.286(86) z dnia 5 czerwca 2009 r.¹⁰⁾;

38) w art. 107:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonie pilotowym oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych obszarach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie pilotowania statków morskich potwierdzone odpowiednim dokumentem kwalifikacyjnym.”,

b) ust. 6–9 otrzymują brzmienie:

„6. Szkolenie pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu ze stacją pilotową i organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie.

8. Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.

9. Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się na okres 4 lat, po przeprowadzeniu audytu. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania.”;

39) w art. 107a:

a) uchyla się ust. 2,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1 i 11.4 części III „Opłaty za egzaminy i audyty” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”,

¹⁰⁾ Rezolucja IMO MSC.286(86) z dnia 5 czerwca 2009 r. – Zalecenia IMO dotyczące Karty Danych Bezpieczeństwa (MSDS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2011 r. Nr 2, poz. 9).

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 107 ust. 9, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;

40) art. 107b otrzymuje brzmienie:

„Art. 107b. 1. Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.

2. Nadzór nad pilotażem w rejonie pilotowym w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego rejonu, prowadząc w szczególności listę pilotów.

3. Nadzór nad pilotażem pełnomorskim w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwy ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego.

4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza na obszarze portów morskich lub morskich wód wewnętrznych, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.

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

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego,
- 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych,
- 3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów,
- 4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego,
- 5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego,

- 6) programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych,
- 7) warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe,
- 8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,
- 9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych umieszczanych na liście pilotów – mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”;

41) w art. 110:

- a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy jacht komercyjny odpłatnie udostępniony bez załogi jest używany do działalności wymienionej w art. 5 pkt 9 lit. a–e, to stosuje się do niego przepisy jak do jachtu komercyjnego odpłatnie udostępnianego wraz z załogą.”,

- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie.”,

- c) dodaje się ust. 5–7:

„5. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne jachtu morskiego nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, na wniosek armatora, możliwe jest zwolnienie jachtu z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu, pod warunkiem że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.

6. Zwolnienie jachtu morskiego z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego lub odmowę wydawania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego wydaje, w drodze decyzji, właściwy dyrektor urzędu morskiego.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwolnienia z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne uzasadniające zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;

42) art. 114 otrzymuje brzmienie:

„Art. 114. Każdy, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji.”;

43) w art. 121:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu oraz zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwana dalej „Radą SAR”.

2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz dyrektor Służby SAR.”,

b) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze

Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;”;

44) w art. 127 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, który nie posiada ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie, zgodnie z art. 110 ust. 3;”;

45) art. 130 otrzymuje brzmienie:

„Art. 130. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 126–128, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej.

2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

46) po art. 130 dodaje się art. 130a w brzmieniu:

„Art. 130a. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

3. W celu zabezpieczenia ściągalności kary pieniężnej dyrektor urzędu morskiego może zażądać od sprawcy zabezpieczenia należności, a w razie odmowy występuje do organu egzekucyjnego o zajęcie statku lub innych przedmiotów, za pomocą których dokonano naruszenia przepisów.

4. Do czasu wydania postanowienia o zajęciu statku dyrektor urzędu morskiego zarządza zatrzymanie statku, nie dłużej jednak niż na 48 godzin.

5. Zabezpieczenie ściągalności kary pieniężnej polega na wpłaceniu określonej, przez organ prowadzący postępowanie, kwoty pieniężnej do jego depozytu lub złożeniu gwarancji bankowej przez bank albo gwarancji ubezpieczeniowej przez zakład ubezpieczeń mający siedzibę w Polsce.

6. Kary pieniężne nieuiszczone w wyznaczonym terminie podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

7. Ściągnięte kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.”;
47) załącznik do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z późn. zm.¹¹⁾) w art. 21 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przekazać izbie morskiej, na jej żądanie, materiał dotyczący wypadku oraz”.

Art. 3. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a w przypadku statków zmieniających przynależność z obcej na polską, o długości 24 m lub powyżej, dodatkowo po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.”;

2) art. 227 otrzymuje brzmienie:

„Art. 227. Usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Na liście pilotów mogą znajdować się osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe.”;

3) w art. 229:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonach pilotowych oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) organizują i koordynują stacje pilotowe.”;

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Stacja pilotowa jest zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do świadczenia usług pilotowych przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych oraz na redach portów morskich (rejonie

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 182, poz. 1228, z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. Nr 1068 oraz z 2013 r. poz. 852.

pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego.”,

c) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Stację pilotową tworzy i likwiduje, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w przypadku:

- 1) pilotażu w rejonie pilotowym – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego,
- 2) pilotażu pełnomorskiego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwego ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego

– określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisy ustawy w zakresie wymagań odnoszących się do obiektu portowego stosuje się do stałych platform wiertniczych, rozumianych jako jednostki górnicze przeznaczone do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzone na dnie morskim na stałe, stanowiące morską budowlę hydrotechniczną, znajdujących się w polskich obszarach morskich.”;

2) w art. 4:

a) w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny, o których mowa w art. 20 ust. 4a pkt 1,”,

b) w pkt 8 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego oraz zatwierdzania poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4a pkt 2,”;

3) w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. PFSO jest obowiązany informować regionalny punkt kontaktowy i właściwego oficera ochrony portu o zdarzeniach i przesłankach mogących wpłynąć na ochronę obiektu portowego i portu, w tym w szczególności o wystąpieniu sytuacji zagrożenia lub prawdopodobieństwie wystąpienia sytuacji zagrożenia, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony w obiekcie portowym lub porcie.”;

4) w art. 20 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Poprawki do oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza:

1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli wprowadzone poprawki obejmują zmianę:

- a) nazwy obiektu portowego,
- b) przedmiotu działalności obiektu portowego,
- c) własności obiektu portowego,
- d) podmiotu zarządzającego obiektem portowym,
- e) lokalizacji i granic obiektu portowego;

2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w przypadku poprawek innych niż wymienione w pkt 1.”;

5) w art. 26 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) zakazać statkowi cumowania przy obiekcie portowym nieposiadającym potwierdzenia zgodności obiektu portowego.”;

6) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego, w sytuacji, w której siły i środki Straży Granicznej przewidziane w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1402 i 1822) są niewystarczające lub mogą okazać się niewystarczające, Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, do zatopienia tego statku lub obiektu pływającego włącznie.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„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,
 - d) statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący
- z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;”;

2) w art. 49 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego”;

3) w art. 51 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji, o których mowa w art. 49 i art. 50.”.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 3, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 12, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 7. 1. Dokumenty wydane na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Zaświadczenia, o których mowa w art. 71 ust. 2a i 2b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wydane przed dniem 1 stycznia 2017 r. zachowują ważność odpowiednio do dnia 1 stycznia 2022 r. w przypadku zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2a, oraz do dnia 1 stycznia 2024 r. w przypadku zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2b.

Art. 8. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 10. 1. W latach 2016–2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2,84 mln zł, z tym że w:

- 1) 2016 r. – 0,255 mln zł;
- 2) 2017 r. – 0,26 mln zł;
- 3) 2018 r. – 0,267 mln zł;
- 4) 2019 r. – 0,274 mln zł;
- 5) 2020 r. – 0,28 mln zł;
- 6) 2021 r. – 0,287 mln zł;
- 7) 2022 r. – 0,294 mln zł;
- 8) 2023 r. – 0,30 mln zł;
- 9) 2024 r. – 0,308 mln zł;
- 10) 2025 r. – 0,315 mln zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na obniżeniu kosztów funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu szkolenia kadr morskich oraz 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. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 27 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;
- 2) art. 1 pkt 28 lit. b w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) oraz art. 1 pkt 31 lit. g w zakresie zapewnienia środków na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji

i zastępców przewodniczącego Komisji, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;

- 3) art. 1 pkt 33, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Załącznik
do ustawy
z dnia ...
(poz. ...)

I. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE CERTYFIKATÓW

1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego:
 - 1.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1200 PLN
 - 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1600 PLN
 - 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2400 PLN
 - 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3200 PLN
 - 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 800 PLN

2. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego:
 - 2.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2000 PLN
 - 2.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 3000 PLN
 - 2.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 4000 PLN
 - 2.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5000 PLN
 - 2.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN

3. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej:
 - 3.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 2000 PLN
 - 3.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2700 PLN
 - 3.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 4000 PLN

- 3.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 5300 PLN
- 3.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1300 PLN
- 3.6. Za wystawienie pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej – 1000 PLN

4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej:
 - 4.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1200 PLN
 - 4.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek – 1600 PLN
 - 4.3. Za pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – 1000 PLN

5. Za przeprowadzenie inspekcji statku towarowego w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa radiowego dla statków o pojemności brutto (GT) pomiędzy 300 jednostek a 500 jednostek – 600 PLN

6. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego – 500 PLN

7. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem:
 - 7.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 1500 PLN
 - 7.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 2000 PLN
 - 7.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2500 PLN
 - 7.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3500 PLN
 - 7.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN

8. Za przeprowadzenie audytu w celu wydania dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności lub przedłużenia ważności tymczasowego dokumentu zgodności – 1200 PLN

9. Za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania świadectwa wolnej burty – 350 PLN
10. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zwolnienia lub zwolnienia od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za przeprowadzenie inspekcji, której zwolnienie dotyczy.
11. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu bezpiecznej obsługi – 500 PLN
12. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności do przewozu stałych ładunków masowych – 1000 PLN
13. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne – 1200 PLN
14. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa, karty bezpieczeństwa statku rybackiego i karty bezpieczeństwa typu „L”:
 - 14.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 20 jednostek lub długości do 15 m – 100 PLN
 - 14.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 20 jednostek do 100 jednostek lub powyżej 15 m do 25 m długości 200 PLN
 - 14.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek do 300 jednostek – 400 PLN
 - 14.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 300 jednostek do 500 jednostek – 600 PLN
 - 14.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 1000 PLN
 - 14.6. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 2000 PLN
 - 14.7. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 3000 PLN
 - 14.8. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – za każde następne 20 000 jednostek dodatkowo 1000 PLN
 - 14.9. Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę według pojemności brutto.

15. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa dla jachtu morskiego:

15.1. Statki o długości do 6 m – 100 PLN

15.2. Statki o długości powyżej 6 m do 9 m – 150 PLN

15.3. Statki o długości powyżej 9 m do 12 m – 200 PLN

15.4. Statki o długości powyżej 12 m do 15 m – 300 PLN

15.5. Statki o długości powyżej 15 m do 24 m – 600 PLN

15.6. Statki o długości powyżej 24 m – 1000 PLN

16. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu lub karty bezpieczeństwa – 150 PLN, ale nie więcej niż 50% opłaty z tytułu inspekcji w celu wydania karty bezpieczeństwa.

17. Zniżki opłat:

17.1. Za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu lub karty bezpieczeństwa na jednorazową podróż pobiera się opłaty w wysokości 50% opłat wymienionych w pkt 14.1–14.8 oraz 15.1–15.6.

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.

17.3. Jeżeli właścicielem jachtu rekreacyjnego jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania certyfikatu obniża się o 50%.

17.4. Opłaty określone w pkt 14.1–14.8 ulegają obniżeniu o:

- 50% dla statku bez własnego napędu mechanicznego,
- 20% dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.

18. Inne opłaty:

18.1. Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny – 4000 PLN

18.2. Za wydanie lub wymianę certyfikatu – 50 PLN

18.3. Za wydanie duplikatu lub odpisu certyfikatu – 50 PLN

- 18.4. Za przeprowadzenie inspekcji w celu przywrócenia ważności certyfikatu (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej pobieranej przy przeprowadzaniu inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.5. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 1 miesiąca bez inspekcji – pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości 10% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, jednakże nie mniej niż 10 PLN.
- 18.6. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres do 3 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu, lecz nie mniej niż 50 PLN.
- 18.7. Za przedłużenie ważności certyfikatu na okres powyżej 3 miesięcy do 5 miesięcy – pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej za przeprowadzanie inspekcji w celu wydania tego certyfikatu.
- 18.8. Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji i wyposażenia statku, w tym sprzętu ochrony przeciwpożarowej, środków ratunkowych oraz urządzeń radiowych i nawigacyjnych:
- 18.8.1. Wydanie świadectwa uznania – 1350 PLN
- 18.8.2. Potwierdzenie świadectwa uznania – 650 PLN
- 18.8.3. Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji – 550 PLN
- 18.9. Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich:
- 18.9.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 200 PLN
- 18.9.2. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek do 2000 jednostek – 400 PLN
- 18.9.3. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 2000 jednostek do 10 000 jednostek – 800 PLN
- 18.9.4. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 10 000 jednostek do 30 000 jednostek – 1200 PLN
- 18.9.5. Statki o pojemności brutto (GT) powyżej 30 000 jednostek – opłata jak w pkt 18.9.4 i dodatkowo za każde następne 20 000 jednostek – 400 PLN
- 18.10. Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50% opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt 18.9.1–18.9.5.

- 18.11. Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na liczbę środków ratunkowych) – 300 PLN
- 18.12. Za wydanie lub zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nieujętego w niniejszym załączniku pobiera się opłatę w wysokości 300 PLN
- 18.13. Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych – 400 PLN
- 18.14. Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej – dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) – 250 PLN
- 18.15. Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) – 4000 PLN
- 18.16. Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną liczbą holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) – w czasie jednej wizyty w porcie – 600 PLN
- 18.17. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 250 PLN
- 18.18. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota – 150 PLN
- 18.19. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota – 400 PLN
- 18.20. Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na manewrowanie statkiem bez pilota na obszarze portu określonego w zezwoleniu lub jego rejonie – 150 PLN
- 18.21. Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 18.13 – 100 PLN
- 18.22. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych, dla których każdorazowo są one wymagane – 200 PLN
- 18.23. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, wraki, dźwigi pływające, jednostki bez napędu z nietypowym ponadgabarytowym

ładunkiem, oraz zestawy holownicze, w których skład wchodzi obiekty holowane o długości powyżej 50 m, tj. pontony, kadłuby statków, barki i statki bez własnego napędu – 150 PLN

18.24. Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie – 50 PLN

18.25. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji – 20 PLN

18.26. Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne – 500 PLN

18.27. Za upoważnienie podmiotu do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m – 2000 PLN

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

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

- 4000 PLN – dla statków starszych niż 15 lat,
- 500 PLN – 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.

19. Objasnienia uzupełniające:

19.1. Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:

$$V = 0,25 \times L \times B \times H,$$

gdzie:

B – szerokość maksymalna,

H – wysokość boczna,

L – długość całkowita.

Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.

19.2. Koszty przejazdów oraz pobytu audytorów/inspektorów poza siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem audytu lub inspekcji, w tym audytów dodatkowych lub inspekcji doraźnych, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 i 5, z przeprowadzeniem oceny stanu technicznego, o której mowa w art. 28 ust. 1

pkt 2, oraz wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18a, ponosi armator statku.
W przypadku gdy opłata netto wynosi poniżej 10 PLN, odstępuje się od jej pobrania.

- 19.3. Opłaty za przeprowadzenie inspekcji w celu wydania, potwierdzenia, przedłużania czy przywrócenia ważności wszystkich certyfikatów statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 19.4. Za przeprowadzenie inspekcji lub audytu w dni ustawowo wolne od pracy lub poza godzinami pracy urzędu morskiego opłata zostaje podwyższona o 50% podstawowej opłaty za przeprowadzenie inspekcji.
- 19.5. Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.
- 19.6. Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.

II. OPŁATY ZA WYSTAWIANIE DOKUMENTÓW KWALIFIKACYJNYCH

1. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa marynarskie oraz ich duplikaty:
 - 1.1. Dyplom oficera statków morskich w żegludze międzynarodowej – 50 PLN
 - 1.2. Dyplom oficera statków morskich w żegludze krajowej – 30 PLN
 - 1.3. Dyplom pilota morskiego – 50 PLN
 - 1.4. Świadectwo marynarza – 30 PLN
 - 1.5. Potwierdzenie uznania – 50 PLN
 - 1.6. Świadectwo przeszkolenia – 20 PLN
 - 1.7. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50% opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100%.
2. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska:
 - 2.1. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska oficerskiego (art. VIII Konwencji STCW) – 40 PLN
 - 2.2. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska marynarskiego – 20 PLN
 - 2.3. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilotażu pełnomorskim – 30 PLN
 - 2.4. Karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego – 40 PLN
 - 2.5. Szczególne uprawnienia pilotowe – 50 PLN

- 2.6. Zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych dla kapitana żeglugi śródlądowej na statkach żeglugi śródlądowej obcych bander na wodach administrowanych przez urząd morski – 200 PLN

3. Opłaty za dyplomy oficerskie i świadectwa członków załóg jachtów komercyjnych oraz ich duplikaty:
 - 3.1. Świadectwo dla członka załogi jachtu komercyjnego – 30 PLN
 - 3.2. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 30 PLN
 - 3.3. Dyplom oficera jachtu komercyjnego o pojemności brutto (GT) od 500 jednostek do 3000 jednostek – 50 PLN
 - 3.4. Przy wydaniu pierwszego duplikatu dokumentu kwalifikacyjnego opłatę podwyższa się o 50% opłaty podstawowej za ten dokument. Przy wydawaniu kolejnego duplikatu opłatę podwyższa się o 100%.

4. Inne dokumenty:
 - 4.1. Za potwierdzenie autentyczności dokumentu – 5 PLN
 - 4.2. Za wydanie wyciągu pływania, sporządzonego dla innych celów niż potrzeby urzędu – 10 PLN
 - 4.3. Za wydanie zaświadczenia lub innego dokumentu niż wymienione wyżej – 10 PLN

III. OPŁATY ZA EGZAMINY I AUDYTY

1. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze międzynarodowej:
 - 1.1. Na poziomie pomocniczym – 200 PLN.
 - 1.2. Na poziomie operacyjnym – 600 PLN.
 - 1.3. Na poziomie zarządzania – 800 PLN.
 - 1.4. Na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej – 400 PLN.
 - 1.5. Na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej – 500 PLN.

2. Opłata za egzamin teoretyczny w żegludze krajowej:
 - 2.1. Na świadectwo – 200 PLN.
 - 2.2. Na dyplom – 400 PLN.

3. Opłata za egzamin teoretyczny w rybołówstwie morskim:
 - 3.1. Na świadectwo – 200 PLN.
 - 3.2. Na dyplom – 400 PLN.

4. Opłata za egzamin teoretyczny na jachty komercyjne:
 - 4.1. Na świadectwo – 200 PLN.
 - 4.2. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek – 400 PLN.
 - 4.3. Na dyplom na jacht komercyjny o pojemności brutto (GT) od 500 jednostek do 3000 jednostek – 500 PLN.

5. Opłata za egzamin teoretyczny dodatkowy:
 - 5.1. Na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej – 800 PLN.
 - 5.2. Na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej – 800 PLN.
 - 5.3. Na świadectwo kucharza okrętowego – 200 PLN.
 - 5.4. Z zakresu obsługi siłowni z napędem innym niż tłokowy silnik spalinowy (turbiny) – 200 PLN.
 - 5.5. Z zakresu obsługi silników spalinowych do 200 kW – 200 PLN.
 - 5.6. Z zakresu obsługi narzędzi połowowych – 200 PLN.
 - 5.7. Z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego – 200 PLN.
 - 5.8. Z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej – 200 PLN.
 - 5.9. Z polskiego prawa morskiego – 450 PLN.
 - 5.10. Na odnowienie dyplomu – 500 PLN.

6. Opłata za egzamin teoretyczny w pilotażu:
 - 6.1. Na dyplom pilota morskiego – 800 PLN.
 - 6.2. Na odnowienie dyplomu pilota morskiego – 800 PLN.
 - 6.3. Dla kapitana statku:
 - 6.3.1. Uprawniający do manewrowania określonym statkiem lub statkami bez pilota na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie – 450 PLN.

- 6.3.2. Sprawdzający kwalifikacje do samodzielnego pilotowania określonego statku lub statków na określonym w zezwoleniu obszarze portu morskiego lub w jego rejonie – 450 PLN.
- 6.3.3. Odnawiający uprawnienia, o których mowa w pkt 6.3.1, przeprowadzany co 5 lat od daty otrzymania pierwszego zezwolenia – 450 PLN.
- 7.1. Za egzamin poprawkowy pobiera się opłatę w wysokości 100% opłat określonych niniejszą taryfą.
- 7.2. Za egzamin przeprowadzany w języku angielskim pobiera się opłatę w wysokości 200% opłat określonych niniejszą taryfą.
8. Za wydanie duplikatu zaświadczenia o zdaniu egzaminu – 20 PLN.
9. Opłata za egzamin praktyczny:
- 9.1. Na symulatorze – 600 PLN (za 1 godz. od osoby egzaminowanej).
- 9.2. Na innych obiektach – 300 PLN (za 1 godz. od osoby egzaminowanej).
- 9.3. Na świadectwo kucharza okrętowego – 300 PLN.
10. Opłaty za wynajęcie symulatora lub innego obiektu do celów egzaminowania (za 1 godz. egzaminowania osoby egzaminowanej):
- 10.1. Wynajęcie symulatora operacyjnego – 400 PLN/godz.
- 10.2. Wynajęcie symulatora programowego lub innego obiektu – 200 PLN/godz.
11. Opłaty za czynności związane z uznaniem morskich jednostek edukacyjnych (MJE):
- 11.1. Opłata za audyt na uznanie MJE – 1500 PLN.
- 11.2. Opłata za audyt na rozszerzenie uznania – 1000 PLN.
- 11.3. Opłata za audyt na potwierdzenie uznania – 1000 PLN.
- 11.4. Opłata za odnowienie ważności uznania – 1500 PLN.
- 11.5. Za wydanie certyfikatu uznania MJE – 300 PLN.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa zmienia obowiązującą ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) i dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78),
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1),
- 3) dyrektywy Komisji 2014/111/UE z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów (Dz. Urz. UE L 366 z 20. 12. 2014, str. 83).

Podstawowym celem wydania nowego aktu jest implementacja do polskiego porządku prawnego ww. dyrektyw Unii Europejskiej.

Ponadto projektowana ustawa dokonuje zmiany przepisów obowiązującej ustawy, których stosowanie stwarzało trudności odnotowane w okresie 2,5 roku od jej wejścia w życie. Dotyczyły one w szczególności funkcjonowania inspekcji państwa bandery oraz Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Zaproponowano również zmiany w brzmieniu upoważnień do wydania aktów wykonawczych, które umożliwią wydanie rozporządzeń w niezbędnym zakresie. Poprawiono również odnośniki do przepisów Rezolucji IMO, które od dnia ogłoszenia ustawy zostały zmienione i zaktualizowane. W związku z projektowanymi zmianami konieczne jest również wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014), ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852) oraz ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068).

Poniżej zamieszczono szczegółowe uzasadnienie do projektowanych zmian:

- 1) art. 1 pkt 1 – zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów, które mają zastosowanie do statków o obcej przynależności. Dotychczasowe przepisy mogły

wzbudzać wątpliwości, w szczególności, czy do statków tych miały zastosowanie przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy. Proponowana zmiana ma na celu wyjaśnienie, że w odniesieniu do statków o obcej przynależności należy uwzględniać jedynie przepisy w zakresie przepisów oddziału 2 rozdziału 3 i rozdziału 5 z wyłączeniem art. 86 ust. 3 oraz postanowienia umów międzynarodowych. Do zakresu stosowania ustawy wprowadzono również „stałe platformy wiertnicze”. Wynika to z faktu, że pierwsze tego typu obiekty pojawiły się w polskich obszarach morskich w 2014 r. i zaistniała potrzeba uregulowania spraw w zakresie bezpieczeństwa morskiego;

- 2) art. 1 pkt 2 – zmiana ma na celu ujednoczenie nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia „pojemności brutto (GT) statku”, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511);
- 3) art. 1 pkt 3 – proponowane zmiany mają na celu:
 - a) zmianę definicji jachtu morskiego (lit. a) przez usunięcie elementu definicji wskazującego na rodzaj napędu, tak aby możliwe było objęcie zakresem ustawy wszystkich jachtów rekreacyjnych i komercyjnych,
 - b) wprowadzenie definicji (lit. b) długości statku i jachtu morskiego oraz definicji pasażera, co ma na celu ujednoczenie definicji stosowanych w przepisach wykonawczych ustawy,
 - c) wprowadzenie do pojęcia „umów międzynarodowych” (lit. d) ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską (RP) w 2013 r. Konwencji o pracy na morzu (Konwencji MLC), a także uaktualnienie miejsca publikacji najnowszej wersji Memorandum Paryskiego (lit. c),
 - d) wprowadzenie pojęcia „stałej platformy wiertniczej” (lit. e) w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy nowego typu obiektów w polskich obszarach morskich;
- 4) art. 1 pkt 4 – zmiana brzmienia art. 8 ustawy wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia oraz uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie kryteriów upoważniania, zawieszania i cofania upoważnienia;
- 5) art. 1 pkt 5 – zmiany w art. 9 ustawy dotyczą aktualizacji odnośników do obowiązujących przepisów IMO;
- 6) art. 1 pkt 6 – zmiany w art. 11 ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która rewiduje wymienione w dotychczasowym art. 11 ust. 2 Konwencji

Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) w ten sposób, że utraciły one moc obowiązującą w stosunku do RP, przy czym w przypadku statków zbudowanych przed dniem wejścia w życie Konwencji MLC wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków określone w Konwencjach nr 92 i 133 ILO będą pozostawać w mocy w zakresie, w jakim miały zastosowanie przed tą datą. Zmiany te mają także na celu uzupełnienie delegacji do wydania rozporządzenia o sposób uznawania przepisów technicznych. Dodana została również możliwość dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do uznania, w drodze rozporządzenia, przepisów technicznych w zakresie budowy stałych platform wiertniczych, w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy nowego typu obiektów w polskich obszarach morskich;

- 7) art. 1 pkt 7 – zmiana stanowi uzupełnienie ust. 2 w art. 14 ustawy, co wynika z konieczności uzupełnienia implementacji dyrektywy 2009/17/WE, przepisy 19.2.4.7 rozdziału V Konwencji SOLAS, a także Rezolucji IMO A.917(22) przyjętej w dniu 29 listopada 2001 r. – Wytyczne w sprawie użytkowania statkowych urządzeń Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS) (zmienionej Rezolucją IMO A.956(23));
- 8) art. 1 pkt 8 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie właściwego podziału odpowiedzialności za nadzór dyrektorów urzędów morskich nad stacjami atestacji znajdującymi się na terenie kraju. Obecnie nie jest możliwy podział terytorialny działania dyrektorów urzędów morskich na obszarze całego kraju, ponieważ zakres ich działalności określa ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Jednak, mając na uwadze art. 44 ust. 1 ww. ustawy, możliwe jest ustanowienie w przepisie szczególnym innego zakresu właściwości dyrektorów urzędów morskich, co jest proponowane w przedmiotowym art. 1 pkt 8. Dodatkowo, zgodnie z uwagami zgłoszonymi w trakcie uzgodnień międzyresortowych, przez dodanie zmiany art. 17 ust. 2 zmienianej ustawy, uzupełniono przepisy w zakresie odnawiania i rozszerzania uznania stacji atestacji, których brakowało w obowiązujących przepisach;
- 9) art. 1 pkt 9 – proponowane zmiany mają na celu uporządkowanie spraw związanych z recyklingiem statków uregulowanych wprost w rozporządzeniu UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie

recyklingu statków, przez bezpośrednie wskazanie, że w Polsce „organem administracji” w rozumieniu ww. rozporządzenia jest dyrektor urzędu morskigo;

- 10) art. 1 pkt 10 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy możliwości określenia typów i rodzajów statków, które nie podlegają poszczególnym rodzajom inspekcji. Zgodnie z proponowanym ust. 1a szczegółowe przepisy w tym zakresie, odnoszące się tylko do statków niekonwencyjnych, zostaną określone w przepisach wykonawczych;
- 11) art. 1 pkt 11 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy określenia typów i rodzajów statków, które podlegają poszczególnym rodzajom audytów. Dodatkowo, w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy stałych platform wiertniczych znajdujących w polskich obszarach morskich, wprowadzono obowiązek stosowania Kodeksu ISM w odniesieniu do tego typu obiektów;
- 12) art. 1 pkt 12 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy kwestii dotyczących inspekcji jachtów morskich, w tym wprowadzenia możliwości eksploatacji jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa jachtu. Obecnie brak jest przepisów w tym zakresie;
- 13) art. 1 pkt 13 – proponowane zmiany wynikają z konieczności ustanowienia upoważnienia do wydania rozporządzenia w celu wydania osobnego rozporządzenia w zakresie inspekcji jachtów morskich, co nie było możliwe na podstawie upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy ze względu na fakt, że jachty nie podlegają wszystkim rodzajom inspekcji określonych dla statków morskich;
- 14) art. 1 pkt 14 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy wprowadzenia obowiązku ubezpieczenia podmiotu upoważnionego do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów komercyjnych. Obowiązki takiego ubezpieczenia będą podlegały podmioty, które będą przeprowadzały przeglądy techniczne jachtów komercyjnych. Jest to bezpośrednio związane z faktem, że odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniedbanie podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów jachtów służących do prowadzenia działalności gospodarczej, jest

znacząco większa niż w przypadku jachtów przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji na użytek prywatny, a więc niekomercyjnie. Zgodnie z opinią Ministerstwa Finansów, w związku z przyjętymi regulacjami dotyczącymi obowiązkowych ubezpieczeń OC, tzw. zawodowych, należy wskazać, iż określenie wprost w ustawie obowiązku ubezpieczenia wiąże się z koniecznością zastosowania pozostałych reguł dotyczących ww. ubezpieczeń obowiązkowych. Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w odniesieniu do umów ubezpieczeń obowiązkowych wynikających z przepisów odrębnych ustaw, szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną określają odrębne przepisy. Jak wynika z dotychczasowej praktyki legislacyjnej wiąże się to, co do zasady, z koniecznością zapisania delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej do określenia szczegółowego zakresu ubezpieczenia, minimalnej sumy gwarancyjnej i terminu powstania obowiązku;

- 15) art. 1 pkt 15 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów statków o długości poniżej 24 m, które ze względu na swoją wielkość nie podlegają przepisom umów międzynarodowych;
- 16) art. 1 pkt 16 – proponowana zmiana ma na celu uregulowanie obecnie obowiązującej praktyki, zgodnie z którą RP raportuje zawinięcia statków jedynie do polskich portów, a nie na kotwiczowiska. Obecnie brak takiego doprecyzowania doprowadza do niezgodności liczby zawinięć statków raportowanych przez RP z informacjami będącymi w posiadaniu Komisji Europejskiej (KE) uzyskiwanymi z europejskiego systemu SafeSeaNet;
- 17) art. 1 pkt 17 – proponowana zmiana zapewni skuteczniejsze wykonanie zobowiązań inspekcyjnych, wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w stosunku do statków poddawanych pracom remontowym, a które stanowią znaczny udział w ogólnej liczbie przeprowadzanych inspekcji. Ponadto przyczyniłoby się to do zmniejszenia kosztów inspekcji, ponieważ inspektorzy nie udawaliby się wielokrotnie na statek, który jest nieprzygotowany do inspekcji;

- 18) art. 1 pkt 18 – proponowane zmiany dotyczą aktualizacji odnośnika do obowiązujących przepisów IMO;
- 19) art. 1 pkt 19 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie zakresu informacji, jakie są wymagane do przekazywania do KE, zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2009/16/WE. Obecnie przekazywana jest również informacja o liczbie zawinięć statków do polskich portów, która jest dostępna bezpośrednio w systemie SafeSeaNet, i nie ma potrzeby jej ponownego przekazywania w okresowych raportach;
- 20) art. 1 pkt 20 – proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie definicji „żegluga przybrzeżnej” w zakresie przepisów rozdziału „Kwalifikacje i skład załogi”;
- 21) art. 1 pkt 21 – proponowane zmiany ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która uchyla wymienione w art. 62 ust. 1 obecnej ustawy Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO);
- 22) art. 1 pkt 22 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu i wprowadza brzmienie wskazujące na właściwy cel obowiązującego przepisu, gdzie chodziło o osoby ubiegające się o dyplomy, a nie osoby już posiadające te dyplomy. Doprecyzowano również, na jakich warunkach egzamin dyplomowy zdawany na uczelni morskiej może być uznany za równoważny z egzaminem przed CMKE – stanowiło to niezgodność z przepisami UE w zakresie braku nadzoru nad egzaminem dającym kwalifikacje na podstawie Konwencji STCW. Ponadto wprowadzono przepis umożliwiający cudzoziemcom ubieganie się o polski dyplom lub świadectwo, jeżeli spełniają przepisy ustawy określone w projektowanych ust. 6–9;
- 23) art. 1 pkt 23 – proponowana zmiana wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia w celu umożliwienia określenia niezbędnych wzorów dokumentów oraz wpisania do nich uprawnień zawodowych z nich wynikających. Jest to szczególnie ważne w aspekcie zapewnienia przez administrację morską jednolitych wzorów dokumentów wykorzystywanych w procesie uzyskiwania kwalifikacji zawodowych.
- 24) art. 1 pkt 24 – na podstawie art. 1 pkt 6 dyrektywy 2012/35/UE państwa członkowskie zawierają umowy z państwami stronami Konwencji STCW oraz między sobą, na podstawie których statki uprawiające żegluga przybrzeżną, określoną w Konwencji STCW, mogą wpływać w rejon żegluga przybrzeżnej

innego państwa. Celem tych umów jest umożliwienie statkowi operowania w rejonie żeglugi przybrzeżnej innego państwa bez dodatkowych wymogów. W celu prawidłowego transponowania dyrektywy 2012/35/UE konieczne jest wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy dotyczących sposobu zawierania takich umów, wskazania podmiotu upoważnionego do ich zawarcia, a także trybu akceptacji dokumentów kwalifikacyjnych upoważniających do zajmowania stanowisk na statkach uprawiających żeglugę przybrzeżną, wydanych przez inne państwa;

- 25) art. 1 pkt 25 i 26 – proponowane zmiany stanowią doprecyzowanie obowiązujących przepisów, w szczególności przez wskazanie rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy, gdzie określone będą wymagania w zakresie przeszkoleń STCW, a nie nakładanie na wszystkich członków załóg jachtów komercyjnych obowiązku posiadania przeszkoleń, o których mowa w przepisach rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4. Dodatkowo uzupełniono delegację ustawową do wydania rozporządzenia o możliwość określenia wzorów dokumentów wykorzystywanych w procesie audytowania ośrodków szkoleniowych;
- 26) art. 1 pkt 27 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie listy dokumentów, które musi złożyć do dyrektora urzędu morskiego osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego. Proponuje się również umożliwienie dyrektorom urzędów morskich w porozumieniu z przewodniczącym CMKE analizowanie praktyki pływania, która ściśle nie odpowiada wymaganiom do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego. Takie rozwiązanie jest konieczne z uwagi na pojawiające się nowe typy i rodzaje statków, które muszą być obsługiwane przez wykwalifikowany personel, dodatkowo posiadający morskie kwalifikacje zawodowe. Wymagania do uzyskania każdego z dokumentów są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy. Przypadki takie są sporadyczne, ale wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli utrzymać kwalifikacje zawodowe (wydawane terminowo na okres 5 lat) marynarzom, którzy pełnią służbę na takich nietypowych jednostkach pływających. Proponuje się także wprowadzić ograniczenie ważności zaświadczeń o ukończeniu szkoleń do 7 lat po ukończeniu szkolenia, aby zapewnić, że osoby ubiegające się o kwalifikacje morskie będą posiadały aktualną wiedzę;

- 27) art. 1 pkt 28 – proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie przepisów doprecyzowujących obowiązującą obecnie praktykę rejestrowania szkoleń i przeszkoleń w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), uznawania morskich jednostek edukacyjnych w zakresie przeprowadzania egzaminów praktycznych oraz określenie jednolitego wzoru książki praktyk, który obecnie funkcjonuje jedynie na poziomie wytycznych ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Określono też stosowanie książek praktyk przez morskie jednostki edukacyjne w celu nadzoru nad praktykami szkolonych osób. Dodano również upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych;
- 28) art. 1 pkt 29 – proponowana zmiana ma na celu właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów i certyfikatów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie wynikał wprost z przepisów ustawy. Doprecyzowano również, że wydawane są dwa rodzaje certyfikatów dla morskich jednostek edukacyjnych – certyfikat uznania lub certyfikat zmiany zakresu uznania;
- 29) art. 1 pkt 30 – proponowane zmiany mają na celu:
- a) umożliwienie udziału w audytach morskich jednostek edukacyjnych (MJE) ekspertom, którzy nie spełniają wszystkich wymagań, jakie muszą spełniać audytorzy MJE, ale których wiedza ekspercka może być przydatna lub niezbędna do właściwego przeprowadzania audytu (lit. a, b i d),
 - b) właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie był wprost opisany w przepisach ustawy, a także wprowadzenie przepisów wskazujących na obowiązek morskich jednostek edukacyjnych znajdujących się poza terytorium RP do refundacji kosztów przejazdu i pobytu audytorów (lit. c),
 - c) umożliwienie określenia (lit. e), w drodze rozporządzenia, niezbędnych wzorów dokumentów oraz pełnego opisanie procesu uznawania morskich jednostek edukacyjnych. Zmiany te są wynikiem prac, które były prowadzone nad projektem rozporządzenia wydanego na podstawie dotychczasowego art. 76 ust. 4 ustawy.

30) art. 1 pkt 31 – proponowana zmiana jest wynikiem trudności, jakie zostały odnotowane przez 2 lata funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE) oraz wydawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy. Projektowane rozwiązania mają na celu usprawnienie funkcjonowania CMKE oraz zapewnienie właściwego finansowania. Art. 77 ustawy nie określał formy organizacyjnej i zasad budżetowania Komisji. Nie określono wprost składu osobowego Komisji. Brak uregulowań określających zasady nawiązywania stosunku pracy przez jej członków oraz zasad wynagradzania powodował przez 18 miesięcy od rozpoczęcia działalności Komisji niemożność powołania zastępców przewodniczącego Komisji. Niewłaściwie określono sposób prowadzenia listy egzaminatorów przez zawężenie określenia uprawnień egzaminatorów do przedmiotów. Brakowało również zasad aktualizacji listy egzaminatorów, w tym możliwości ich skreślenia z listy – teraz będzie to możliwe np. w przypadkach przeprowadzania egzaminu w sposób niezgodny z przepisami ustawy lub regulaminem działania Komisji, lub potwierdzeniem nieprawdy w dokumentach dotyczących egzaminu lub potwierdzających spełnienie wymagań. Nie odpowiada to aktualnym potrzebom związanym z koniecznością przeprowadzania egzaminów z funkcji, zgodnych z wymaganiami rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego, maszynowego i w rybołówstwie morskim. Nie sprecyzowano sposobu finansowania Komisji i zapewnienia obsługi administracyjnej Komisji. Brakowało wskazania, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków obsługi administracyjnej oraz na wyposażenie techniczne, koszty organizacji i przeprowadzania egzaminów, tj. wynajem infrastruktury egzaminacyjnej, koszty szkoleń członków Komisji, prowadzenie jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji ekspertyz, badań i analiz oraz tworzenia bazy pytań egzaminacyjnych. W projekcie ustawy określono również zadania spoczywające na dyrektorach urzędów morskich właściwych dla miejsca przeprowadzenia egzaminu w zakresie obsługi administracyjnej i finansowo-księgowej, w tym zapewnienie środków na wynagrodzenia dla obsady osobowej sekretariatów Komisji w urzędach morskich

i wynajmem infrastruktury egzaminacyjnej. Dodana została też delegacja pozwalająca oprócz warunków wynagradzania członków zespołów egzaminacyjnych określić również wysokość i zasady naliczania wysokości wynagrodzenia w zależności od liczby osób przystępujących do egzaminu lub czasu jego przeprowadzania. Ponadto rozporządzenie określi wysokość i zasady naliczania wynagrodzenia dla obsługi administracyjnej egzaminu. Konieczne jest również wprowadzenie przepisu pozwalającego na delegowanie części zadań związanych z obsługą administracyjną Komisji w urzędach morskich do dyrektorów tych urzędów. Wprowadzenie nowych uregulowań w zakresie zatrudniania przewodniczącego Komisji i jego dwóch zastępców będzie miało wpływ na skuteczność powoływania tych osób i zapewnienie obsady stanowisk przez osoby o najwyższych kompetencjach. Koszty, jakie będą potrzebne na zapewnienie ww. obsady stanowisk, będą powodowały zwiększenie kosztów w działania Komisji o 250 tys. zł rocznie, jednak skutek finansowy dla budżetu państwa spowodowany takim rozwiązaniem będzie częściowo zmniejszony przez wpływy z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne przed Komisją. W 2013 r. wpływy z tytułu opłat egzaminacyjnych przekroczyły wydatki Komisji o ponad 350 tys. zł, a w 2014 r. o ponad 320 tys. zł. Natomiast wskutek przyjętych rozwiązań nie przewiduje się zmiany sposobu finansowania CMKE. Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie powodować wzrostu wydatków zaplanowanych na ww. cele w projekcie ustawy budżetowej na rok 2015. Natomiast w latach następnych powyższe wydatki będą ponoszone w ramach limitów przyznawanych corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w cz. 21 – Gospodarka morska;

31) art. 1 pkt 32 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie odbywania szkolenia z sektora gospodarki morskiej przez wszystkie zainteresowane osoby, bez wykluczania marynarzy;

32) art. 1 pkt 33 – proponowana zmiana wynika z konieczności dokonania transpozycji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, w zakresie obowiązku przekazywania do Komisji Europejskiej danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez polską administrację morską. Państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania do dnia 31 marca każdego

roku danych statystycznych wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego. Zakres przekazywanych do Komisji Europejskiej informacji dotyczy wydanych przez państwa członkowskie dyplomów kwalifikacyjnych oraz potwierdzeń uznania zagranicznych dyplomów lub świadectw i obejmuje między innymi: niepowtarzalny identyfikator marynarza, imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer potwierdzonego dyplomu, charakter uprawnień. Podmiotem upoważnionym do przekazywania tych danych do Komisji Europejskiej będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przekazywane dane powinny być zanonimizowane za pomocą oprogramowania udostępnionego przez Komisję Europejską. Wyłącznie tak przetworzone dane będą dalej wykorzystywane przez Komisję Europejską. Opracowane dane statystyczne przygotowane przez Komisję Europejską będą udostępniane publicznie.

33) art. 1 pkt 34 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla statków w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków, które ze szczególnych i indywidualnych względów, np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne), nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będą musiały zostać spełnione przez statek pod warunkiem zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Za rozwiązanie równoważne może zostać uznane rozwiązanie, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to, które jest wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostaną szczegółowo określone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu;

34) art. 1 pkt 35 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie określenia, w odniesieniu do szczególnych typów statków, takich jak statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statki rybackie o długości do 24 m, statki o wartości historycznej o długości do 45 m, jachty morskie oraz statki żeglugi śródlądowej, szczegółowych obowiązków zgłoszeniowych przez dyrektorów urzędów morskich w tzw. Przepisach Portowych. Wynika to z faktu, że dotychczasowy przepis, ze

względów praktycznych, nie mógł być właściwie stosowany ze względu na szczególne i specyficzne warunki na różnych akwenach;

- 35) art. 1 pkt 36 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu przez rozszerzenie katalogu zdarzeń o pożar na statku;
- 36) art. 1 pkt 37 – w związku z faktem, że wzór karty danych bezpieczeństwa został określony w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006, nie ma konieczności wydawania dodatkowego rozporządzenia w tej sprawie. W związku z powyższym usunięto delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia i wprowadzono odwołanie do właściwych przepisów UE.
- 37) art. 1 pkt 38–40 – proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obecnie obowiązujących przepisów w zakresie pilotażu obowiązkowego i dobrowolnego, a także systemu uznawania i nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi pilotów oraz stacjami pilotowymi. W pkt 39 opisano, kto może prowadzić szkolenia dla pilotów, kandydatów na pilotów i praktykę pilotową (stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów) oraz kto dokonuje naboru na kandydatów na pilotów (dyrektor urzędu morskiego). W pkt 40 zmieniono błędne odwołanie do niewłaściwych punktów załącznika do ustawy oraz wprowadzono zmianę mającą na celu właściwe wprowadzenie obowiązku ponoszenia opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie wynikał wprost z przepisów ustawy. W pkt 40, w związku z koniecznością doprecyzowania działalności w zakresie pilotażu obowiązkowego i dobrowolnego, zaproponowano nowe brzmienie art. 107b ustawy. W stosunku do obecnie obowiązujących przepisów zmiana polega na uregulowaniu dobrowolnego pilotażu pełnomorskiego. Pilotaż ten może być organizowany przez stacje pilotowe znajdujące się we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, ponieważ we właściwości terytorialnej tych dyrektorów znajdują się porty morskie, do których zawijają statki, które ze względu na swoją wielkość i zanurzenie mogą korzystać z usług w pilotażu dobrowolnym. W związku z powyższym konieczne jest zachowanie alternatywy w zakresie nadzoru nad usługą pilotażu dobrowolnego. Właściwość danego dyrektora będzie określana ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego;

- 38) art. 1 pkt 41 – proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obowiązującego przepisu i jednoznaczne wskazanie, że wymaganie nie dotyczy ubezpieczenia określonego w Kodeksie Morskim związanego z ubezpieczeniem pasażerów zgodnie z postanowieniami Konwencji Ateńskiej. Proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla jachtów morskich w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków, które ze szczególnych i indywidualnych względów, np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne), nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będą musiały zostać spełnione przez jacht morski pod warunkiem zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Za rozwiązanie równoważne może zostać uznane zastosowanie rozwiązania, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostaną szczegółowo określone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu;
- 39) art. 1 pkt 42 – proponowana zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu podmiotów obowiązkowo powiadamianych w przypadku zagrożenia życia ludzkiego o Służbę SAR, która jest ustawowo powołana do ratowania życia na morzu;
- 40) art. 1 pkt 43 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką w zakresie zadań Rady SAR dotyczących opiniowania Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego. Doprecyzowano również skład Rady SAR;
- 41) art. 1 pkt 44 – proponowana zmiana stanowi uzupełnienie zmiany w art. 1 pkt 42 lit. a i ma na celu zapewnienie egzekwowania obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków przez armatora lub prowadzącego jacht;
- 42) art. 1 pkt 45 i 46 – ustawa o bezpieczeństwie morskim w obecnym art. 130, dotyczącym właściwości oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych za naruszenia przepisów art. 126–128 ustawy, stanowi, że sprawy te są uregulowane przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ale faktycznie w tej ustawie brak jest stosownego

przepisu. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie analogicznego przepisu w projektowanej ustawie na wzór art. 57 ust. 1 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;

- 43) art. 1 pkt 47 – proponowana zmiana całego załącznika wynika przede wszystkim z ujednolicenia nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia pojemności brutto (GT) statku, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511), oraz pozostawionych przez omyłkę wartości „j.t.” zamiast „PLN”. Poza tym zmiany polegają jedynie na doprecyzowaniu, za co ponoszone są opłaty. Katalog opłat nie uległ rozszerzeniu. Natomiast z załącznika do ustawy zostały usunięte punkty dotyczące opłat (w pkt II. Opłaty za wystawianie dokumentów kwalifikacyjnych – w ppkt 1.3. Potwierdzenie dyplomu – 20 PLN, w ppkt 2.7. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska II i starszego mechanika na statku z napędem turbiną gazową lub parową – 30 PLN, w ppkt 2.8. Zezwolenie na zajmowanie stanowisk oficerskich na zbiornikowcach – 30 PLN, w ppkt 4.4. Za przedłużenie ważności dokumentów pobiera się 50% normalnej opłaty oraz w pkt III. Opłaty za egzamin – w ppkt 13.6), które w praktyce nie funkcjonowały, bo od kilku lat nie były wydawane przedmiotowe dokumenty kwalifikacyjne. W związku z powyższym nie przewiduje się zmniejszenia wpływów z opłat;
- 44) art. 3 pkt 1 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów statków o polskiej przynależności zmieniających rejestr statków. Przepis w założeniu miał dotyczyć jedynie statków zmieniających przynależność z obcej na polską;
- 45) art. 3 pkt 2 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie, czym jest „lista pilotów”;
- 46) art. 3 pkt 3 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie, czym jest stacja pilotowa i na czyj wniosek powoływane są stacje w pilotażu obowiązkowym i dobrowolnym;
- 47) art. 4 pkt 1 – proponowana zmiana ma na celu pełne uwzględnienie uwag z konsultacji publicznych, gdzie wnioskowano, aby stałe platformy wiertnicze były objęte zarówno postanowieniami Kodeksu ISM (art. 1 pkt 11 ustawy), jak i Kodeksu ISPS, którego przepisy są implementowane do prawa polskiego w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich;

- 48) art. 4 pkt 2 i 4 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które powstają w przypadku wprowadzenia do dokumentów ochrony poprawek o niekluczowym znaczeniu;
- 49) art. 4 pkt 3 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących informowania przez oficera ochrony obiektu portowego zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką;
- 50) art. 4 pkt 5 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawanych poleceń i zakazów przez dyrektora urzędu morskiego zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką;
- 51) art. 4 pkt 6 – proponowana zmiana stanowi wdrożenie postanowienia pkt 3.1.19 przyjętego przez Radę Ministrów „Planu Wzmocnienia Bezpieczeństwa Państwa” i ma na celu umożliwienie szybszego zastosowania sił i środków Sił Zbrojnych RP w przypadku użycia statku jako środka aktu terrorystycznego;
- 52) art. 5 – proponowana zmiana ma na celu uzupełnienie zakresu spraw, którymi zajmuje się PKBWM, przez dodanie bardzo poważnych wypadków obiektów pływających, które nie są statkami, ale wchodzi w skład zespołów holowniczych, oraz usprawnienie działania Komisji przez wskazanie, że PKBWM powinny być przekazywane wszelkie informacje mogące pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku morskiego, a nie jedynie „informacje o śladach”, jak miało to miejsce w obowiązujących przepisach;
- 53) art. 2 – proponowana zmiana ma na celu zmniejszenie obciążenia organów państwowych i publicznych przez ograniczenie obowiązku przekazywania materiałów dotyczących wypadków do przypadków, w których takich dokumentów zażąda sama izba morska, a nie do przekazywania ich w każdym przypadku, nawet wówczas, gdy nikt (ani zainteresowany, ani organ administracji morskiej) o wszczęcie postępowania do izby nie wystąpi. Podczas nowelizacji ustawy o izbach morskich w 2012 r., w związku z powołaniem nowego organu do badania wypadków morskich – Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, określono, że izby morskie nie będą już orzekać z urzędu, a będą wszczynać postępowanie jedynie na wniosek osoby zainteresowanej lub organu administracji morskiej. Nie uwolniono jednak organów obowiązanych do przekazywania izbie materiałów dotyczących wypadków od obowiązku przekazywania ich w każdym

przypadku, nawet wówczas, gdy izba nie wszczyna postępowania ze względu na brak wniosku w sprawie.

Na mocy art. 6 projektowanej ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 3, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 5 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 12, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 6 ustawy.

Art. 7 projektu ustawy wskazuje, że dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, z zastrzeżeniem zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, których ważność zostaje ograniczona w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. przepisów art. 71 ust. 2a i 2b ustawy.

Art. 8 projektu ustawy stanowi, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9 projektu ustawy wskazuje również, iż upoważnienia uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

W art. 10 projektu ustawy wprowadzono przepisy dotyczące wydatkowej reguły dyscyplinującej, zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.). Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

Art. 11 projektu ustawy przewiduje, iż zmiany do ustawy o bezpieczeństwie morskim wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) przepisów art. 1 pkt 27 lit. c w zakresie terminów ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, które zaczną obowiązywać w stosunku do dokumentów wydanych po 1 stycznia 2017 r., który to termin jest ostatecznym terminem pełnego wejścia w życie zmienionej Konwencji STCW.;
- 2) przepisów art. 1 pkt 28 lit. b w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), które wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. – co ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego czasu dla wprowadzenia modyfikacji systemu

PHICS oraz zachowanie zgodności z terminem dostosowania systemu przewidzianym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 698) oraz przepisów art. 1 pkt 31 lit. g w zakresie zapewnienia dodatkowych środków na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. – co ma celu uniknięcie konieczności korzystania z rezerwy celowej w 2015 r. i zapewnienia finansowania już z planowanego budżetu na rok 2016;

- 3) przepisów art. 1 pkt 33, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, ponieważ termin implementacji dyrektywy 2012/35/UE minął dnia 4 stycznia 2015 r. i konieczne jest zapewnienie jak najszybszego wejścia w życie przedmiotowego przepisu.

Projektowana ustawa 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.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem przesłania projektu ustawy do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Krzywda, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. 22 630 16 39; e-mail: katarzyna.krzywda@mir.gov.pl Wojciech Zdanowicz, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR; tel. 22 630 15 79; e-mail: wojciech.zdanowicz@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 25.03.2015 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE – dyrektywa</p> <p>Nr w wykazie prac UC142</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Procedowanie projektu wynika z konieczności transpozycji do polskiego porządku prawnego art. 1 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78). Termin transpozycji tej dyrektywy upłynął 4 stycznia 2015 r.

Ponadto planowana jest zmiana przepisów wynikająca z problemów związanych ze stosowaniem przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, odnotowanych w okresie 2,5 roku od jej wejścia w życie, dotyczących w szczególności inspekcji państwa bandery oraz Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Projektowane zmiany w zakresie delegacji do wydania aktów wykonawczych umożliwią wydanie rozporządzeń zgodnie z przygotowanymi przez MliR projektami i zlikwidowanie opóźnień legislacyjnych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W związku z koniecznością transpozycji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, w zakresie obowiązku przekazywania do Komisji Europejskiej danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez polską administrację morską konieczne będzie dodanie nowego ust. 3 w art. 82 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania danych statystycznych corocznie wg stanu na dzień 31 grudnia każdego roku. Zakres przekazywanych do Komisji Europejskiej informacji dotyczy wydanych przez państwa członkowskie dyplomów kwalifikacyjnych oraz potwierdzeń uznania zagranicznych dyplomów lub świadectw i obejmuje między innymi: niepowtarzalny identyfikator marynarza, imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer potwierdzonego dyplomu, charakter uprawnień. Podmiotem upoważnionym do przekazywania tych danych do Komisji Europejskiej będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przekazywane dane powinny być zanonimizowane za pomocą oprogramowania udostępnionego przez Komisję Europejską. Wyłącznie tak przetworzone dane będą dalej wykorzystywane przez Komisję Europejską. Opracowane dane statystyczne przygotowane przez Komisję Europejską będą udostępniane publicznie i w efekcie będą służyć kształtowaniu polityki UE w zakresie szkolnictwa i transportu morskiego.

Projekt ustawy przewiduje również poprawki w przepisach wdrażających trzy inne dyrektywy UE:

- 1) dyrektywę 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) dyrektywę 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 3) dyrektywę 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

Inne rozwiązania dotyczą inspekcji państwa bandery, upoważniania uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, organizacji pilotażu morskiego, funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, wydawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy. Oczekiwany efekt jest poprawa jakości, efektywności i pewności prawa oraz możliwość wydania rozporządzeń wykonawczych do ustawy w planowanym kształcie.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z dyrektywy 2012/35/UE. Będą one korzystać z tego samego oprogramowania udostępnionego przez KE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pracownicy urzędów morskich, których zakres obowiązków obejmuje sprawy z zakresu wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy	Liczba osób zatrudnionych w wydziałach dokumentów marynarskich urzędów morskich wynosi ok. 35, z czego do wykonywania nowych obowiązków będą wyznaczone wybrane osoby.	urzędy morskie, szacunki własne MliR	Przygotowywanie informacji statystycznych przy użyciu oprogramowania udostępnionego przez KE oraz przekazywanie ich do KE.
Administracja morska oraz uznane organizacje	MliR, MAiC, urzędy morskie, Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, 7 uznanych organizacji	szacunki własne MliR	Zmiana procedur, reorganizacja
Armatorzy statków o długości poniżej 24 m oraz statków polskiej przynależności zmieniających rejestr statków	Liczba statków rocznie – ok. 10 statków	szacunki własne MliR	Zwolnienie z obowiązku poddania statku ocenie stanu technicznego przed wpisaniem do polskiego rejestru

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Nie zostały przeprowadzone konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu. Projekt został przekazany w ramach konsultacji publicznych do wszystkich podmiotów, na które będzie oddziaływała regulacja, oraz podmiotów potencjalnie zainteresowanych rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie. Konsultacje z organizacjami pracodawców i związkami zawodowymi trwały 30 dni (8 października – 7 listopada 2014 r.), a z pozostałymi zainteresowanymi 16 dni (13–29 października 2014 r.). Poniżej lista podmiotów, z którymi konsultowano projekt.

Partnerzy społeczni, którym przekazano projekt na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.):

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych guz@opzz.org.pl
2. NSZZ „Solidarność” przewodn@solidarnosc.org.pl
3. Forum Związków Zawodowych biuro@fzz.org.pl
4. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej sekretariat@pracodawcyrp.pl
5. Konfederacja „Lewiatan” lewiatan@konfederacjalewiatan.pl
6. Związek Pracodawców Business Centre Club biuro@bcc.org.pl
7. Związek Rzemiosła Polskiego zrp@zrp.pl

Inne podmioty:

8. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku zz@prs.pl
9. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com
10. Germanischer Lloyd Polska boris.bondarenko@gl-group.com
11. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce poland@rs-class.org
12. RINA Poland gdansk.office@rina.org
13. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. joanna.florek@lr.org
14. Bureau Veritas Polska jan.dabkowski@pl.bureauveritas.com
15. Polska Organizacja Gazu Płynnego biuro@pogp.pl
16. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków fedmaryb@fedmaryb.org.pl
17. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” szczecin@nms.org.pl

18. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy gdynia@psu-pl.org; szczecin@psu-pl.org; swinoujscie@psu-pl.org
19. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów info@zzkptiof.nw.pl
20. Polski Związek Żeglarski pyabiuro@pya.org.pl
21. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl
22. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS sportfish@sportfish.pl
23. Akademia Kusznierewicza m.wasik@akademiakusznierewicza.pl
24. Mazowiecki Klub Żeglarski witek@Lentza35.waw.pl
25. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni zg@zrm-op.org
26. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce kirustka@poczta.onet.pl
27. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp. z o.o. rynekrybny@interia.pl
28. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku rybak2007@op.pl
29. Związek Rybaków Polskich w Ustce zrp.ustka@vp.pl
30. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” hasip@pfz.org.pl andrzej.mazurek@hasip.com.pl
31. Gdańska Federacja Żeglarska gfz@zeglarz.gda.pl
32. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich pspm@pspm.pl
33. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
34. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
35. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
36. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl
37. Rem-Service. Sp. z o.o. remservice@rem-service.pl
38. Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl
39. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
40. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. marketing@port.gdynia.pl
41. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. info@port.szczecin.pl
42. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. info@portgdansk.pl
43. Zarząd Portu Elbląg port@port.elblag.pl
44. Zarząd Portu Police portmorski@portpolice.pl
45. Zarząd Portu Darłowo dyrektor@port.darlowo.pl
46. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl
47. Krajowa Izba Gospodarcza kig@kig.pl, kgrzejszczyk@kig.pl
48. Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa biuro@pcpp.gd.pl
49. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni office@apmar.org.pl
50. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej proskurnicki@wp.pl
51. Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o. office@doehle-poland.com
52. Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego gakso@gakso.gd.pl
53. Ośrodek Szkolenia Pożarniczego – Fire Port Service sekretariat@fireportservice.pl
54. Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c. joanna.jedrzejewska@neostrada.pl
55. Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o. sdk@am.gdynia.pl
56. Ośrodek Szkolenia Ratowniczego, Fundacja Rozwoju WSM osr@frwsm.com.pl
57. Akademia Morska Studium GMDSS gmdss@am.gdynia.pl
58. Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o. szkola@morska.edu.pl
59. Ośrodek Szkoleniowy Akademia Marynarki Wojennej osamw@amw.gdynia.pl
60. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej oszgm@post.pl
61. Straż Portowa Sp. z o.o. strazportowa@strazportowa.pl
62. Bałtycka Akademia Umiejętności bau@bau.edu.pl
63. MERIDIAN INTERNATIONAL S.C. jwitt@meridianinternational.pl
64. Gdyńska Szkoła Morska sdk@am.gdynia.pl
65. Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku zsmors@tlen.pl
66. Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie osrmwsm@wsm.szczecin.pl
67. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej szczecin@oszgm.pl
68. Ośrodek Szkolenia Morskiego Przy Centrum Kształcenia Zawodowego ckz@uznam.top.pl
69. Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT” mosmanska@zenit.edu.pl
70. Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie sdko@wsm.szczecin.pl
71. Towarzystwo Wiedzy Powszechnej – Oddział Regionalny w Szczecinie wshtwp@wshtwp.szczecin.pl
72. Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu sekretariat@zsm.swi.pl
73. Policealna Szkoła Morska w Szczecinie psm@am.szczecin.pl
74. Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie sekretariat@zsbo.szczecin.pl

75. Krajowa Izba Gospodarcza kig@kig.pl
76. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl
77. Grupa Lotos S.A. lotos@grupalotos.pl
78. PKN ORLEN SA zarzad@orlen.pl
79. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. shippinginfo@chipolbrok.com.pl
80. Polski Związek Maklerów Okrętowych sz@shipagent.pl
81. Instytut Przemysłu Organicznego ipo@ipo.waw.pl
82. Baltramp baltramp@baltramp.pl
83. Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o. paop@paop.org.pl
84. Rada Interessantów Portu Gdańsk office.gdansk@malteurop.com
85. Rada Interessantów Portu Gdynia biuro@rip.gdynia.pl
86. Rada Interessantów Portu Szczecin ripszczecin@wp.pl

W ramach konsultacji publicznych nie otrzymano uwag od organizacji pracodawców w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców. Natomiast uwagi związków zawodowych, w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych, dotyczyły wprowadzenia przepisów projektu ustawy z zakresu prawa pracy marynarzy wynikających z Konwencji pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845) (Konwencja MLC). Przedmiotowe kwestie nie są jednak przedmiotem regulacji ustawy o bezpieczeństwie morskim, a ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, której nowy projekt uwzględniający przepisy Konwencji MLC jest obecnie uzgadniany na etapie konsultacji publicznych.

Uwagi zgłoszone przez pozostałe podmioty dotyczyły głównie spraw związanych z kwalifikacjami i wykształceniem marynarzy, jednak ze względu na odmienne koncepcje systemowe w stosunku do tych przyjętych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz fakt, że obecne przepisy w tym zakresie obowiązują dopiero od roku, uwagi te nie mogły zostać uwzględnione. Druga duża część uwag dotyczyła spraw związanych z jachtami morskimi – uwagi dotyczące definicji zostały uwzględnione. Jednak większość uwag dotyczyła dalszej liberalizacji w zakresie kwalifikacji, wyposażenia i inspekcji jachtów zarówno rekreacyjnych i komercyjnych – co jest niezgodne z rozwiązaniami przyjętymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. MliR nie może zgodzić się na dalszą liberalizację w zakresie przepisów bezpieczeństwa jachtów morskich, w szczególności mając na uwadze zalecenia skierowane do ministra przez PKBWM oraz izby morskie w raportach i orzeczeniach z badania wypadków jachtów morskich, w których wykazywany jest potencjalny wpływ deregulacji w tym zakresie na wzrost liczby i powagi wypadków jachtów morskich.

Szczegółowe informacje o zgłoszonych uwagach oraz stanowisku MliR znajdują się w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	0,255	0,26	0,267	0,274	0,28	0,287	0,294	0,30	0,308	0,315	2,84	
budżet państwa	0	0,255	0,26	0,267	0,274	0,28	0,287	0,294	0,30	0,308	0,315	2,84	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0,255	0,26	0,267	0,274	0,28	0,287	0,294	0,30	0,308	0,315	2,84	
budżet państwa	0	0,255	0,26	0,267	0,274	0,28	0,287	0,294	0,30	0,308	0,315	2,84	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Budżet państwa												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wprowadzenie nowych uregulowań w zakresie zatrudniania przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i jego dwóch zastępców będzie miało wpływ na skuteczność powoływania tych osób i zapewnienie obsady stanowisk przez osoby o najwyższych kompetencjach. Koszty, jakie będą potrzebne na zapewnienie ww. obsady stanowisk, będą powodowały zwiększenie kosztów w działania Komisji o 250 tys. zł rocznie. Skutek finansowy dla budżetu państwa spowodowany takim rozwiązaniem będzie częściowo zmniejszony przez wpływy z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne przed Komisją. W 2013 r. wpływy z tytułu opłat egzaminacyjnych przekroczyły wydatki Komisji o ponad 350 tys. zł. Natomiast wskutek przyjętych rozwiązań nie przewiduje się zmiany sposobu finansowania CMKE.</p> <p>Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie powodować wzrostu wydatków zaplanowanych na ww. cele w ustawie budżetowej na rok 2015. Natomiast w latach następnych powyższe wydatki będą ponoszone w ramach limitów przyznawanych corocznie ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej w cz. 21 – Gospodarka morska, bez konieczności ich dalszego zwiększania.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Komisja Europejska i państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki UE w zakresie szkolnictwa i transportu morskiego w oparciu o informacje statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy, przekazywane przez państwa członkowskie.						
	Bezpieczeństwo morskie i ochrona środowiska	Poprawa nadzoru nad stanem technicznym statków morskich oraz wyszkoleniem i kwalifikacjami członków załóg statków morskich, co przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków i incydentów morskich.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Narzędzia informatyczne do przekazywania danych statystycznych zostaną udostępnione państwom członkowskim bezpłatnie przez Komisję Europejską.</p> <p>Źródła danych i przyjęte założenia: dane i szacunki własne MIiR.</p>
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz:
Zwiększenie obciążeń regulacyjnych będzie się wiązało ze zmianami wynikającymi z implementacji dyrektywy 2012/35/UE.
Projektowane zmiany niewdrożeniowe nie będą miały wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu.
------------------	--------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zmiana przepisów wykonawczych do ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Zgodnie z przepisem przejściowym zawartym w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2012/35/UE państwa członkowskie są zobowiązane do implementacji obowiązku przekazywania informacji statystycznych do przepisów krajowych do dnia 4 stycznia 2015 r. W związku z powyższym pierwsze informacje w tym zakresie powinny być przekazane do KE w roku 2016. W rezultacie, w zakresie dyrektywy 2012/35/UE, ewaluacja efektów projektu nastąpi w drodze oceny dokonanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) podczas wizyt kontrolnych po 2016 r. mających na celu ocenę wdrożenia postanowień dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy. W zakresie zmian o charakterze niewdrożeniowym miernikiem będzie liczba aktów wykonawczych, które zostaną wydane dzięki zmianom upoważnień ustawowych i innych przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)



Warszawa, 9 kwietnia 2015 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1440.2014 / 17/ ar

dot.: RM-10-31-15 z dn. 3.03.2015 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów

opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy
o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra
właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pani Maria Wasiak

Minister Infrastruktury i Rozwoju

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Rady Ministrów

wplynęło

13 -04- 2015
www.inforlex.pl

RAPORT Z UZGODNIENI

Tytuł projektu	Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie innych ustaw		
Termin konsultacji publicznych	8 października – 7 listopada (pisma MiiR znak: DTM1wz-020-1(7)/2014 oraz DTM1wz-020-1(8)/2014) oraz 13 – 29 października 2014 r. (pismo MiiR znak: DTM1wz-020-1(11)/2014)		
Obszar proponowanych zmian (zakres regulacji, artykuł ustawy, załącznik, uzasadnienie, OSR)	Zgłaszający	Propozycja zmiany	Wynik uzgodnień
Art. 1 pkt 2	Piotr Nowacki (żeglarz)	<p>1. Korekta Art. 1, 2): „w art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia; 2) statków rybackich o długości do 24 m; 3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m; 4) jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m; 5) jachtów komercyjnych o długości do 24 m odpłatnie — udostępnianych bez — załogi; 6) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach."; <p>Uzasadnienie — proponowana zmiana (z wyjątkiem przypadków określonych w ustawie) uzależni zakres stosowania zapisów ustępu od wielkości jednostki, a nie</p> 	Uwaga uwzględniona

		rodzaju działalności na niej prowadzonej. W ten sposób uniknie się konieczności monitorowania szeregu małych jednostek, np. wykorzystywanych przez agencje żeglarskie do organizacji na nich rejsów turystycznych i udostępnionych z załogą (własnym kapitanem).	
Art.1 pkt 3	Forum ZZ	<p>Definicja „armatora”</p> <p>Wydaje się, że nie ma żadnych powodów, aby definicja armatora w polskim systemie prawa nie była spójna i wspólna dla wszystkich aktów prawnych. Z uwagi na fakt, iż Konwencja MLC 2006 MOP została ratyfikowana na drodze ustawy i, zgodnie z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej, ma pierwszeństwo przed prawem polskim słuszne jest, aby definicja armatora właśnie w Konwencji umieszczona była używana powszechnie.</p> <p>Przedkładany projekt zmian do ustawy o bezpieczeństwie zawiera w sobie także propozycje zmian do ustawy kodeks morski, zatem jest dobra okazja aby definicję armatora w polskim prawie ujednoczyć.</p>	Uwaga uwzględniona - w związku z licznymi uwagami do definicji armatora, usunięto definicje armatora, korzystając w przepisach ustawy z definicji określonej w Kodeksie morskim.
	NSZZ Solidarność	<p>Definicja „armatora” - Czy należy interpretować, iż armatorem jest ten kto poprzez sprawowanie funkcji menadżera ISM (podmiot podany na certyfikacji ISM) jest armatorem ? W ustawie powinno być wyraźnie określone kto ponosi odpowiedzialność w świetle prawa za skutki wypadków morskich jak wypadków przy pracy na statku.</p> <p>Definicja „żeglugi międzynarodowej”</p> <p>Na jakiej podstawie ogranicza się wyłączenie z żeglugi międzynarodowej jedynie statki pasażerskie uprawiające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa ?</p> <p>Jesteśmy na stanowisku że każdy rodzaj żeglugi uprawiany pomiędzy portami tego samego państwa powinien być uważany za żeglugę krajową.</p>	<p>Uwaga uwzględniona - w związku z licznymi uwagami do definicji armatora, usunięto definicje armatora, korzystając w przepisach ustawy z definicji określonej w Kodeksie morskim.</p> <p>Co do definicji rodzajów żeglugi, to ze względu na problemy z zakresami w zależności od spraw (certyfikaty statku, dokumenty kwalifikacyjne STCW, przepisy UE), zrezygnowano z wprowadzenia ww. definicji na poziomie ustawy</p>
	PZZ	Proponujemy ujednoczyć definicję „ARMATORA”. Proponowana w projekcie ustawy nowa definicja jest w kolejności trzecią. Poprzednie dwie znajdują się w ustawie Kodeks morski i w ustawie o żegludze śródlądowej.	Uwaga uwzględniona - w związku z licznymi uwagami do definicji armatora, usunięto

			definicje armatora, korzystając w przepisach ustawy z definicji określonej w Kodeksie morskim.
Szkoła Morska Sp. Z o.o.	<p>Dodać w punkcie 3)</p> <p>„Podpunkt 7) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„7) jachcie morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony do żeglugi morskiej.</p> <p>UZASADNIENIE: Stosowane obecnie kryterium „o napędzie żaglowym lub mechanicznym” nie wyczerpuje możliwości (jachtem morskim mogą być jednostki beznapędowe np. holowane) a proponowane kryterium przeznaczenia kieruje właściciela bądź armatora na odpowiednią drogę rejestracji jednostki.</p> <p>Uzupełnić w punkcie 3) podpunkt a)</p> <p>a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„9) jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:</p> <p>a) odpłatnym przewozie osób,</p> <p>b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,</p> <p>c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,</p> <p>d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,</p> <p>e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku, z tym że statek odpłatnie udostępniony bez załogi nie może być używany do prowadzenia działalności, o której mowa w lit. a-d;</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – mając na uwadze zgłoszoną uwagę zmieniono definicje jachtu morskiego.</p> <p>Natomiast w zakresie definicji „jachtu komercyjnego”, z uwagi na znaczenie rodzaju prowadzonej działalności, a nie samego kryterium długości jachtu, a także obowiązujące rozwiązania systemowe, nie uwzględniono proponowanych zmian</p>	

		<p>oraz każdy jacht morski o długości powyżej 24 m.”</p> <p>UZASADNIENIE: Kryterium długości stosowane jest przez administracje Wielkiej Brytanii i Francji czyli państw wiodących w rejestracji jachtów komercyjnych, jest logiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi (górną granicą wielkości jachtu komercyjnego to pojemność brutto 3000), ponadto współgra z art. 4. ustęp 2. Ustawy</p>	
	KIGM, PRS	<p>1) proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie: art. 5 pkt 10c. pasażerze – należy przez to rozumieć każdą osobę, z wyjątkiem:</p> <p>a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych w jakimkolwiek charakterze na statku, osób odbywających nieodpłatne rejsy szkoleniowe lub zaangażowanych na statku dla jego potrzeb</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – MliR rozumie intencję zgłoszonej uwagi, jednak z uwagi na zakres regulacji, rozszerzenie definicji nie jest potrzebne, ponieważ i tak osoby odbywające nieodpłatne rejsy szkoleniowe wchodzą w osoby „zaangażowane na statku dla jego potrzeby”,</p>
	Piotr Nowacki	<p>2. Propozycja zmiany w artykule Art. 1, 3) „w art. 5:</p> <p>a) pkt 9 otrzymuje brzmienie: „9) jachcie komercyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:</p> <p>a) odpłatnym przewozie osób, b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą, e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku, z tym że statek odpłatnie udostępniony bez załogi nie może być używany do prowadzenia działalności, o której mowa w lit. a-d; z tym, że jeśli statek udostępniony bez załogi jest wykorzystywany przez wynajmującego do działalności wymienionej w lit. a-d, to jest traktowany jak statek odpłatnie udostępniony wraz z załogą.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

		Propozycja ma na celu doprecyzowanie zapisu zgodnie z intencją legislatora. Odrębną kwestią będzie interpretacja takiego zapisu.	
Art. 1 pkt 6	NSZZ Solidarność	Czy ustawodawca chce wykluczyć postanowienia Konwencji MLC z obowiązkowych do spełnienia w celu dopuszczenia statku do eksploatacji ?	Wyjaśnienie – nie ma takiej intencji. Natomiast szczegółowe regulacje w zakresie Konwencji MLC znajdują się w ustawie o pracy na statkach morskich, która jest obecnie na etapie konsultacji.
	Szkoła morska sp. Z o.o.	Zmienić w punkcie 8) treść podpunktu b) „3. Świadczenie uznania wydaje się na czas nieokreślony na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadczenie podlega potwierdzeniu w okresach rocznych w okresie od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie daty rocznicowej.” UZASADNIENIE: W wypadku corocznych potwierdzeń świadectwa uznania jakiegokolwiek ograniczenie czasu uznania jest bezzasadne i nieuprawnione.	Uwaga nieuwzględniona – propozycja jest sprzeczna z obowiązującym obecnie systemem audytów i inspekcji.
Art. 1 pkt 9	NSZZ Solidarność	W obecnie obowiązującej ustawie statek musiał podlegać wymienionym inspekcjom. W projekcie daje się dowolność poprzez zamianę „podlega” na „może podlegać”. Powyższa propozycja zmiany wprowadza niejasność w przepisach. Wprowadzenie możliwości zamiast nakazu daje armatorom pole do manewru kosztem bezpieczeństwa.	Uwaga uwzględniona – wrócono do wcześniejszej redakcji, również mając na uwadze uwagi RCL w tym zakresie
Art. 1 pkt 11	PZZ	Związek nasz proponował wprowadzenie podobnego przepisu wielokrotnie. Szkoda, że przepis będzie obowiązywał tylko na morzu.	
Art. 1 pkt 12	PZZ	W art. 23: b) dodaje się ust. 5 a w nim pkt 2): 2) Proponujemy przy opracowywaniu „instrukcji bezpieczeństwa” oraz wytycznych dotyczących jej opracowania korzystać z PN - EN ISO 10240 Małe statki Instrukcja dla właściciela. Instrukcja dla właściciela (powinno być dla użytkownika jachtu) jest dołączana do każdego jachtu wprowadzanego do obrotu (zgodnie z dyrektywą jachtową).	Odnotowano propozycje, do której będzie można powrócić w trakcie prac nad rozporządzeniem ministra ws. inspekcji jachtów

		Jachty posiadające „Instrukcję dla właściciela” powinny być zwolnione z posiadania „Instrukcji bezpieczeństwa”.	
Art. 1 pkt 17	NSZZ Solidarność	Których statków ? Statków podnoszących polską banderę czy statków uprawiających żeglugę na wodach terytorialnych RP. Jakiej ustawy ?	Wyjaśnienie – chodzi o statki o polskiej przynależności i ustawę o bezpieczeństwie morskim
	Szkoła morska sp. Z o.o.	W punkcie 17) dodać: Zmienia się brzmienie ustępu 3. na: „3. Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich za wyjątkiem jachtów długości 24 m i więcej.” UZASADNIENIE: Jachty o długości 24 m i więcej powinny być prowadzone przez załogę profesjonalną z racji zagrożenia jakie stanowią dla bezpieczeństwa żeglugi. Identyczne przepisy stosują inne państwa o znacznym doświadczeniu w tej dziedzinie.	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na znaczenie rodzaju prowadzonej działalności, a nie samego kryterium długości jachtu, a także obowiązujące obecnie rozwiązania systemowe, nie uwzględniono proponowanych zmian
Art. 1 pkt 18	Szkoła morska sp. Z o.o.	W punkcie 18) dodać podpunkt x) „ustęp 3 otrzymuje brzmienie: „3. Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób spełniających warunki zawarte w ustępie 1. punkty od 1) do 4), które zdały egzamin kwalifikacyjny w trakcie procesu nauczania, w morskiej jednostce edukacyjnej, nadzorowany przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną.” UZASADNIENIE: 1. Brak jakiegokolwiek nadzoru zez strony administracji nad procesem egzaminowania jest niezgodny z postanowieniami Konwencji STCW i odpowiednich Rezolucji UE, co wytknęła naszej administracji inspekcja EMSA. 2. Zawarty w ustawie art. 64. ust. 3. akapit „Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób posiadających dyplom ukończenia uczelni, o których	Uwaga częściowo uwzględniona – z uwagi na obowiązujące obecnie rozwiązania systemowe, nie uwzględniono proponowanych zmian w proponowany sposób. Natomiast wprowadzono zmiany w art. 64 ust. 3 i 4 wprowadzając jasne warunki, jakie musi spełnić egzamin dyplomowy na uczelni, aby mógł być uznany za równoważny z egzaminem przed CMKE

		<p>mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uzyskanie zakładanych efektów kształcenia.” jest nieprawdziwy i wprowadzający w błąd. Art. 75 ustęp 8. brzmi:</p> <p>„8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.” (podmioty o których mowa w ustępie 1. to Morskie Jednostki Edukacyjne). Jak widać nie ma tu mowy o potwierdzeniu uzyskania zakładanych efektów kształcenia.</p> <p>3. W artykułach ustawy ani w obowiązujących rozporządzeniach opisujących proces edukacji w ramach kursów kwalifikacyjnych nie zawarto obowiązku kontroli efektów kształcenia przez morskie jednostki edukacyjne. Obowiązek ten przeniesiono w całości na CMKE i rozszerzono zakres egzaminów. Proponowany zapis zobowiąże MJE do ewaluacji w procesie nauczania na kursach kwalifikacyjnych, jednocześnie potwierdzi ważność ewaluacji stosowanej w procesie nauczania w ramach szkół i studiów.</p> <p>4. Powyższa propozycja pozwoli na powrót do koncepcji zdawania egzaminów w kolejności uznanej i zgodnej nauką o procesach nauczania i ewaluacji tj. egzamin teoretyczny a po nim egzamin praktyczny.</p> <p>5. Pozwoli na prowadzenie egzaminu praktycznego na sprzęcie na którym prowadzono nauczanie.</p> <p>6. Przywróci obowiązek ewaluacji do ośrodków szkoleniowych prowadzących kursy kwalifikacyjne, a nadzór CMKE w trybie określonym przez odnośne rozporządzenie pozwoli na uniknięcie posądzeń o brak transparentności w procesie egzaminowania.</p> <p>7. Pozwoli na wprowadzenie szkoleń połączonych z egzaminem na odnowienie świadectw i dyplomów, na dyplom na poziomie zarządzania dla absolwentów uczelni wyszkolonych na poziomie zarządzania oraz na dyplom kapitana żegluga wielkiej i starszego mechanika.</p>	
Art. 1 pkt 20	PZZ	Bardzo dobry przepis! Niestety, jako Polski Związek Żeglarski jesteśmy zmuszeni koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa załogom jachtów morskich zwrócić uwagę na występujące dysproporcje pomiędzy kwalifikacjami żeglarzy posiadających	

		dokumenty kwalifikacyjne uzyskane na podstawie art. 37a ustawy o żegludze śródlądowej a kwalifikacjami załóg jachtów komercyjnych (określonymi w projekcie rozporządzenia MiiR w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania). Jachty morskie, zarówno komercyjne jak i sportowe (rekreacyjne) żeglują po tych samych akwenach w takich samych warunkach hydrologiczno - meteorologicznych. Kwalifikacje ich załóg powinny być równoważne. Niestety, tak nie jest. Powinno się do takiego stanu dążyć przez zmianę przepisów art. 37a ustawy o żegludze śródlądowej	
Szkoła morska sp. Z o.o.	Zmienić treść punktu 20) na : „Art. 69 otrzymuje brzmienie: „Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są: 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia. 2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są dokumenty kwalifikacyjne o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5. 3. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania niektórych stanowisk na jachtach komercyjnych, za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. 4. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych powinni posiadać świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW wydane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, na podstawie przepisów art. 70 ust. 4.”; UZASADNIENIE: Kwalifikacje do prowadzenia jachtów sportowych i rekreacyjnych są zbyt niskie by umożliwić ich posiadaczom automatycznie dostęp do wszystkich stanowisk na jachtach komercyjnych (jachty o pojemności brutto do 3000). Jest to	Uwaga nieuwzględniona – MiiR nie przewiduje, poza okresem przejściowym, który zostanie określony w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie art. 70 ust. 4, możliwości uzyskania kwalifikacji komercyjnych bez pełnego szkolenia przewidzianego przepisami ww. rozporządzenia, z wyjątkiem statków o polskiej przynależności, na których możliwe stosowanie patentów sportowych uzupełnionych o odpowiednie przeszkolenia STCW.	

		<p>zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi a zwłaszcza pasażerów jachtów. Ci żeglarze, którym zależało na dostępie do pracy na jachtach komercyjnych wyrobili sobie dyplomy innych państw. Ponadto PZŻ we współpracy z IYT umożliwił doświadczonym żeglarzom uzyskanie dyplomów profesjonalnych. Żeglarze profesjonalni z uprawnieniami do prowadzenia megajachtów to elitarna grupa zawodowa i wydawanie świadectw oraz dyplomów niskiej jakości spowoduje ich nieuznanie przez administracje innych państw, przez ubezpieczycieli oraz przez właścicieli i armatorów megajachtów.</p> <p>Wprowadzić punkt: „W art. 70 skreśla się ustęp 1.” UZASADNIENIE: Jego treść została przeniesiona do art. 69.</p>	
Art. 1 pkt 22	KIGM	<p>art. 71 ust. 1b - wnosimy o usunięcie całego ust. 1b</p> <p>proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie: „art. 71 ust. 2b. W przypadku dyplomów ukończenia uczelni, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzających ukończenie szkolenia na poziomie zarządzania jeżeli osoba ta podejmie studia drugiego stopnia, szkolenie to jest ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia uczelni.”;</p>	Uwaga nieuwzględniona – mając na uwadze wprowadzenie okresu 5 lat ważności dla zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, czas 7 lat przewidziany dla absolwentów uczelni uwzględnia właśnie dodatkowo 2-letni okres studiów magisterskich
	Szkoła morska sp. Z o.o.	<p>Zmienić treść punktu 22) na: „w art.71: a) Ust.1 otrzymuje brzmienie: 1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 2, wydaje, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów: 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną albo w morskiej jednostce edukacyjnej zgodnie z art.</p>	Uwaga nieuwzględniona – w związku ze zmianą wprowadzoną w art. 64 ust. 3 i 4 ustawy, nie przewiduje się dalszych zmian systemowych..

		<p>64. ust.3. ustawy;</p> <p>2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane;</p> <p>3) świadectwa przeszkolenia, jeżeli są wymagane;</p> <p>4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.”,</p> <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W szczególnie uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 ust. 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym praktyki do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego.</p> <p>b) Po ust 2 dodaje się ustęp 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.”</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>1. Wymóg złożenia zaświadczenia o zdany egzaminie w MJE jest konsekwencją zaproponowanej zmiany w art. 64.</p> <p>2. Należy uznać możliwość uznania praktyki przez Dyrektorów Urzędów Morskich także do uzyskania dyplomów KPT ŻW oraz ST. MECH. (np. łączna moc maszyn na jednostce offshorowej może być większa od wymaganej pomimo braku napędu głównego, co nie świadczy o mniejszym doświadczeniu zawodowym).</p> <p>3. Wprowadzenie rozróżnienia czasu ważności szkolenia pomiędzy absolwentami studiów a innych MJE jest niezasadne gdyż absolwent Uczelni Morskiej może nie podjąć nauki na studiach drugiego stopnia lub podjąć je na studiach na kierunku nie mającym nic wspólnego z uzyskanymi uprawnieniami. Ponadto absolwent MJE innych niż uczelnie morskie też może podjąć studia.</p>	
Art. 1 pkt 23	Szkola morska sp.	Zmienić brzmienie punktu 23) na :	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na obowiązujące

	Z o.o.	<p>„W art. 74: ust. 2, 3, 4 i 5 otrzymują brzmienie</p> <p>„2. Morskimi jednostkami edukacyjnymi są:</p> <p>1) uczelnie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572 , z późn. zm.9)),</p> <p>2) uczelnie inne niż określone w pkt 1, wydziały lub struktury międzywydziałowe uczelni, - Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572 , z późn. zm.9)),</p> <p>3) szkoły ponadgimnazjalne w rozumieniu ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.</p> <p>4) placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich</p> <p>- uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością oraz rejestruje szkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).”</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie postanowienia Konwencji STCW, określi, w drodze rozporządzenia, podstawę programową lub ramy kwalifikacji dla szkoleń i przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, oraz tryb egzaminowania i nadzorowania egzaminów, uwzględniając konieczność właściwego przygotowania członków załóg statków morskich do wykonywania obowiązków.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze integralność szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym może określić, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i maszynowym.”;</p>	<p>obecnie rozwiązania systemowe, nie uwzględniono proponowanych zmian. Jest to niecelowe, ponieważ obecnie obowiązujące przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim traktowane są odrębnie od systemu kwalifikacji z przepisów wynikających z ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.</p>
--	--------	---	---

		<p>UZASADNIENIE: Szkoły ponadgimnazjalne kierują się odmiennymi przepisami niż placówki kształcenia praktycznego, a zwłaszcza ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich. W placówkach oświatowych obowiązuje podstawa programowa, (opracowaniu są ramy kwalifikacji w zawodach), w szkolnictwie wyższym obowiązują krajowe ramy kwalifikacji. Na podstawie powyższych nauczyciele, wykładowcy opracowują programy nauczania akceptowane przez dyrektora, rektora.</p> <p>Minister powinien określić tryb egzaminowania i nadzorowania egzaminów, wymagania egzaminacyjne w zakresie wiedzy i umiejętności zawarte są w podstawie programowej lub w ramach kwalifikacji.</p>	
Art. 1 pkt 24	Szkoła morska sp. Z o.o.	<p>Zmienić brzmienie punktu 24) na :</p> <p>„W art.75 ust. 1 - 5 otrzymują brzmienie:</p> <p>1. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; <p>2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni przeprowadza audyty dodatkowe.</p> <p>3. Uznania dokonuje się na czas nieograniczony.</p> <p>4. Audyty, o których mowa w ust. 1. punkty 1) i 2), przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot, a audyty o których mowa w ust. 1. punkt 3), przeprowadza się z urzędu.</p> <p>5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, oraz za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”</p>	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z obowiązującym obecnie systemem nadzoru, nie uwzględniono proponowanych zmian.

		<p>ust. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.”,</p> <p> dodaje się ust 8a w brzmieniu:</p> <p>„8a. Potwierdzenie uznania, wymaga formy pisemnej.”;</p> <p>UZASADNIENIE: Minister jest zbyt wysokim urzędnikiem, by zajmować się bezpośrednim nadzorem nad MJE. Tak jak jest to w pozostałych resortach sprawami tymi zajmują się dyrektorzy urzędów centralnych powoływani i uprawnieni przez ministra.</p> <p>Wobec regularnych audytów na potwierdzenie uznania, wobec obowiązku zgłaszania zmian w statusie MJE, wobec identycznego zakresu audytów na uznanie i na potwierdzenie uznania nie istnieje konieczność prowadzenia audytów na odnowienie uznania. W praktyce różnił się on od audytu na potwierdzenie uznania tylko ilością wysyłanych dokumentów, które i tak były w posiadaniu administracji. Ponadto audyt na potwierdzenie uznania powinien odbywać się z urzędu w określonym przepisami terminie.</p>	
Art. 1 pkt 25	Szkoła Morska sp. Z o.o.	<p>Zmienić brzmienie punktu 25) na:</p> <p>a) W art. 76. Ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„ 1. Audyty, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzają audytorzy wpisani na listę audytorów prowadzoną przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Listę sporządza się na czas określony.</p> <p>b) Dodaje się ustęp 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W audytach, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, mogą uczestniczyć obserwatorzy wskazani przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.”,</p> <p>c) Ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów,</p>	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z obowiązującym obecnie systemem nadzoru, nie uwzględniono proponowanych zmian.

	<p>podając ich imię i nazwisko.”,</p> <p>d) Dodaje się ustępy 2a, 2b, 2c:</p> <p>„2a. Wydatki na wynagrodzenia, koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są z budżetu urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>2b. Wydatki na wynagrodzenia audytorów i ekspertów, w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są z budżetu urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>2c. Koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów, w związku z przeprowadzaniem audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ponoszone są przez morską jednostkę edukacyjną podlegającą audytowi.”,</p> <p>x) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, potwierdzania uznania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych”;</p> <p>2) warunki i sposób przeprowadzania audytów,</p> <p>3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów</p> <p>„4) wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu audytującego oraz ekspertów, w zależności od zakresu przeprowadzanego audytu,</p> <p>5) warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania wstępne do przyjęcia na niektóre szkolenia i przeszkolenia,</p> <p>6) warunki do przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych w morskich</p>	
--	---	--

		<p>jednostkach edukacyjnych”;</p> <p>- mając na względzie konieczność zachowania obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych audytów, a także zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich.”</p> <p>UZASADNIENIE: Zmiany są konsekwencją propozycji likwidacji audytu na odnowienie uznania oraz propozycji umożliwienia prowadzenia egzaminów teoretycznych w MJE pod nadzorem CMKE. Zlikwidowano zapis o zgodności standardu z Konwencją STCW gdyż Konwencja określa wymogi minimalne a nie wysokie.</p>	
Art. 1 pkt 26	KIGM	<p>proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie:</p> <p>art. 77 ust. 3. Egzaminatory mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem, albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego, oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych.</p> <p>proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie:</p> <p>art. 77 ust. 4b Egzaminatory praktyczne Komisja przeprowadza w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.”,</p> <p>Proponujemy by egzaminatory przenieść na morskie jednostki edukacyjne. Przeprowadzałyby one egzamin praktyczny i teoretyczny pod nadzorem Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej.</p>	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z obowiązującym obecnie systemem egzaminowania, nie uwzględniono proponowanych zmian.
	Szkoła Morska Sp. Z o.o.	<p>Zmienić treść punktu 26) na:</p> <p>„W art. 77. ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„ 1. W celu organizacji, nadzorowania i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy się Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, zwaną dalej "Komisją", podległą Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni.</p>	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z obowiązującym obecnie systemem egzaminowania, nie uwzględniono proponowanych

	<p>Dodaje się ustęp 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W skład komisji wchodzi przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy-członkowie zespołów egzaminacyjnych.”,</p> <p>2. Przewodniczącego Komisji oraz jego dwóch zastępców powołuje i odwołuje na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wiedzę w zakresie objętym Konwencją STCW oraz doświadczenie w pracy na statkach morskich.</p> <p>„3. Egzaminacje mogą być przeprowadzane lub nadzorowane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.</p> <p>Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem, albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego, oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych.</p> <p>4. Egzaminacje przeprowadza lub nadzoruje zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego, w tym przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego i wiceprzewodniczącego zespołu egzaminacyjnego, wskazuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu, za udział w przeprowadzeniu egzaminu, przysługuje wynagrodzenie.”,</p> <p>dodaje się ustępy 4a, 4b, 4c.</p> <p>„4a. Egzaminacje dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim.</p> <p>4b. Egzaminacje teoretyczne i praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów</p>	zmian.
--	--	--------

	<p>teoretycznych i praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4.”,</p> <p>4c. Egzamin praktyczny przeprowadza się na zakończenie procesu szkolenia składającego się z nauczania w MJE, praktyki morskiej i po zdaniu egzaminów teoretycznych.</p> <p>ustęp 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„9. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zapewnia środki na działanie Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymanie banku pytań egzaminacyjnych oraz na wyposażenie techniczne Komisji.”,</p> <p>„9a. Dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla miejsca przeprowadzania lub nadzorowania egzaminu, zapewnia obsługę administracyjną i finansowo-księgową, w tym obsadę osobową sekretariatów Komisji w urzędach morskich oraz środki na korzystanie z infrastruktury egzaminacyjnej.”,</p> <p>Ustęp 10 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się postanowieniami Konwencji STCW oraz koniecznością zapewnienia właściwego poziomu wykształcenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślenia egzaminatorów z tej listy, a także tryb i sposób przeprowadzania oraz nadzorowania egzaminów kwalifikacyjnych a także wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu, w zależności od liczby osób przystępujących do egzaminu lub czasu jego przeprowadzania.”;</p> <p>UZASADNIENIE: W przypadku nadzorowania egzaminów prowadzonych w trakcie procesu nauczania należy także określić w rozporządzeniu tryb i sposób ich nadzorowania. Umieszczenie egzaminu praktycznego jest zgodne z zasadami określonymi w pedagogice. Każde inne rozwiązanie jest stawianiem sprawy na głowie, słuchacz który nie zaliczył egzaminu praktycznego przed zakończeniem procesu</p>	
--	--	--

		nauczania zawsze może powiedzieć, że jeszcze nie opanował danych zagadnień zwłaszcza z powodu braku doświadczenia. Karygodnym jest prowadzenie i zaliczanie egzaminu praktycznego bez praktyki lub z praktyką kilkumiesięczną odbytą wyłącznie na statkach szkolnych.	
art. 1 pkt 28	Forum ZZ	Druga kwestia, ważna do poruszenia przy okazji proponowanych zmian, to sprawa wspomniana w art. 1 ust 28) proponowanych zmian w zakresie danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych. Zakres danych jakie mają być zgromadzone i przekazywane do Komisji Europejskiej daje powody, by wykonano jeszcze jeden drobny wysiłek i stworzono rejestr polskich marynarzy. Do dzisiaj polska administracja morska nie dysponuje danymi pozwalającymi na określenie liczby swoich obywateli zamieszkujących na terenie Polski wykonujących zawód marynarza. Posiadanie informacji nie tylko o liczbie marynarzy, ale także o przekroju ich kwalifikacji pozwoli na kształtowanie polityki państwa w odniesieniu nie tylko do transportu morskiego, ale także szkolnictwa, naboru do zawodu itd.	Wyjaśnienie – baza o wspomnianych w piśmie Forum ZZ funkcjonalnościach działa już w polskiej administracji
Art. 1 pkt 31	KIGM, PRS	proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie: art. 87 ust. 5 Kapitan statku, w tym statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego oraz statku żeglugi śródlądowej jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, w tym liczbę pasażerów i osób odbywających rejsy szkoleniowe, zgodnie z przepisami wydanymi przez właściwego dyrektora urzędu morskiego na podstawie art. 84 ust. 2.”	Uwaga nieuwzględniona – w związku z przekazaniem określenia szczegółowych wymagań w zakresie obowiązku zgłoszeniowego do „Przepisów portowych”, to właśnie „Przepisy portowe” będą odpowiednim miejscem na wprowadzenie proponowanego doprecyzowania.
Art.1 pkt 34	Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich	art.107 ust.1 zapis "Usługi pilotowe w pilotażu..." proponuję zastąpić "Czynności pilotowe w pilotażu...", aby być w zgodzie z a Art.223 ustawy Kodeks Morski - patrz uwaga dot. zmian art 227 KM - art 107 ust 6 - proponujemy skończyć z fikcyjnym zapisem, że "praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów" - żaden ośrodek takiej możliwości nie ma i mieć nie może. Praktyka może być prowadzona tylko i wyłącznie w stacjach pilotowych w innym przypadku nie będzie to praktyka pilotowa!!! proponujemy następujący zapis:	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z przyjętym systemem szkolenia pilotów, nie uwzględniono proponowanych zmian w zakresie art. 107 ust. 6. Odniesienie do uwag dot. Kodeksu morskiego znajduje

		„6. Szkolenie pilotów morskich i kandydatów na pilotów morskich prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa właściwa dla danego rejonu pilotowego”	się poniżej.
Art. 2	Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich	<p>zmiany w ustawie Kodeks morski</p> <p>pkt 2 - nowe brzmienie art 227. zapis " Usługa pilotowa może być świadczona tylko..." zastąpić "Czynności pilotowe mogą być wykonywane tylko..." - jak stanowi Art 223 KM usługę pilotową świadczy nie pilot lecz przedsiębiorca pilotowy. Pilot tylko wykonuje czynności pilotowe (pilotuje) na zlecenie przedsiębiorcy pilotowego</p> <p>pkt 3 - zmiany w art 229 - myślę, że zmiany w dobrym kierunku choć zabrakło najważniejszego.</p> <p>Jak zwracaliśmy uwagę wcześniej, przeniesienie tworzenia stacji pilotowej na wyższy szczebel administracji (na ministra) nic nowego nie wnosi i de facto niczego nie zmienia. Problem mieliśmy z czymś innym, z wyznaczeniem / wyborem przedsiębiorcy prowadzącego stację i podpisaniem z nim odpowiedniej, długookresowej umowy. To zagadnienie zostało jednak całkowicie pominięte co dyskredytuje proponowane zmiany. Ta część KM wymaga dalszych prac i obecnie jego ocena jest negatywna.</p>	Uwaga nieuwzględniona – z uwagi na skomplikowanie sprawy w zakresie definicji czynności pilotowych, usług pilotowych, oraz umów na prowadzenie działalności pilotowej, niemożliwe jest wprowadzenie tylko proponowanych drobnych zmian. Należy podejść kompleksowo do przedstawionego w uwagach problemu, na co, z uwagi na konieczność terminowego i pilnego wdrożenia dyrektywy 2012/35/UE (co jest głównym celem projektu ustawy), niestety nie ma wystarczająco dużo czasu.
OSR	NSZZ Solidarność	<p>Podmioty na które oddziałuje projekt - nie wspomina się:</p> <p>1. warunków życia i pracy marynarzy na statkach polskich bander jak i statków zawijających do polskich portów.</p> <p>Jedynie w punkcie 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe - skutki niemierzalne - Bezpieczeństwo morskie i ochrona środowiska - podaje się że ustawa ma wpływ na stan techniczny statków morskich oraz wyszkolenie i kwalifikacjami członków załóg statków morskich.</p> <p>Jest to zasadnicza różnica ponieważ ustawa ma wpływ na wszystkich marynarzy pracujących na statkach polskich bander i statkach zawijających do polskich portów.</p>	Uwaga nieuwzględniona - ustawa o bezpieczeństwie morskim nie jest właściwa do regulowania spraw związanych z wdrażaniem prawa pracy marynarzy na statkach w oparciu o Konwencję MLC. Właściwym miejscem jest ustawa o pracy na statkach morskich, której projekt jest obecnie

		2. życia i zdrowia pracowników polskich portów, wykonujących prace dokerskie na statkach,	przedmiotem prac mających na celu pełną implementację ww. Konwencji do polskiego prawa.
Inne	Forum ZZ	Przewidziane w art 126 proponowanych zmian kary pieniężne proponujemy rozszerzyć o poddanie nimi tych, którzy działając jak armator nie wywiązują się należycie z obowiązków wynikających z konwencji MLC 2006 MOP, w szczególności w zakresie: rozliczania i wypłaty wynagrodzenia za pracę, warunków socjalno - bytowych, świadczeń w przypadku macierzyństwa, choroby i inwalidztwa, opieki zdrowotnej, ubezpieczeń, norm odnośnie czasu pracy lub czasu wypoczynku, prawa do repatriacji.	Uwaga nieuwzględniona - ustawa o bezpieczeństwie morskim nie jest właściwa do regulowania spraw związanych z wdrażaniem prawa pracy marynarzy na statkach w oparciu o Konwencję MLC. Właściwym miejscem jest ustawa o pracy na statkach morskich, której projekt jest obecnie przedmiotem prac mających na celu pełną implementację ww. Konwencji do polskiego prawa.
	ZAP	W załączniku zaproponowane wysokości opłat nie odbiegają od standardów odnotowywanych w innych krajach unijnych. Niemniej, brak możliwości uzyskania jakiegokolwiek refundacji z budżetu, w formie dozwolonej pomocy publicznej (jak ma to miejsce w wielu innych krajach UE), przynajmniej niektórych z tych opłat, oznacza mniejszą konkurencyjność bandery polskiej (brak implementacji do polskiego porządku prawnego Unijnych Wytycznych pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004 r.)	Uwaga nieuwzględniona - ustawa o bezpieczeństwie morskim nie jest właściwa do regulowania spraw związanych z wdrażaniem „Wytycznych pomocy publicznej dla transportu morskiego” W związku z powyższym niemożliwe było uwzględnienie uwagi.
	NSZZ Solidarność	Ustawodawca powinien zapewnić, iż wszelkie instytucje związane z nadzorem i weryfikacją postanowień konwencji MLC będą mogły być egzekwowane na wszystkich statkach polskiej bandery i statków obcej przynależności (podlegających pod konwencję) uprawiających żeglugę na polskich wodach terytorialnych.	Uwaga nieuwzględniona - ustawa o bezpieczeństwie morskim nie jest właściwa do regulowania spraw związanych z wdrażaniem

		<p>Zwracamy uwagę na to samo co Wspólnota w dyrektywie dotyczącej przeprowadzania kontroli przez Państwo portu.</p> <p>Uważamy, iż ustawa o bezpieczeństwie jak i przepisy powiązane powinny mieć większe odniesienie do warunków życia i pracy na statku.</p> <p>W ustawie o bezpieczeństwie należy dodać zapis dotyczący skarg, który będzie miał przełożenie przynajmniej na inspekcje państwa portu jaki i bandery.</p> <p>Zapis taki występuje w dyrektywie wdrażanej do ustawy o bezpieczeństwie.</p> <p>W ustawie należy uwzględnić definicję skargi.</p> <p>W ustawie należy dodać definicję zawieszenia pracy.</p>	<p>prawa pracy marynarzy na statkach w oparciu o Konwencję MLC. Właściwym miejscem jest ustawa o pracy na statkach morskich, której projekt jest obecnie przedmiotem prac mających na celu pełną implementację ww. Konwencji do polskiego prawa.</p>
	KIGM	- usunięcie całego pkt 4 w art. 75 ust. 1	Uwaga nieuwzględniona - z uwagi na sprzeczność propozycji z obowiązującym obecnie systemem nadzoru, nie uwzględniono proponowanych zmian.
	KIGM	<p>proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie:</p> <p>art. 99 ust. 1 Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS, Kodeks IMDG oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL</p>	Uwaga nieuwzględniona – Kodeks IMDG wynika właśnie z Rozdziału VII Konwencji SOLAS, w związku z powyższym, nie ma konieczności wprowadzania proponowanej poprawki.
	KIGM, PRS	<p>proponujemy nadać poniższemu artykułowi następujące brzmienie:</p> <p>art. 100 ust. 1 Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa olejowego na statek, załadowca jest obowiązany dostarczyć kapitanowi kartę bezpieczeństwa (MSDS) zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.</p>	Uwaga nieuwzględniona – obecnie jeszcze nie obowiązują przepisy dotycząca paliw alternatywnych ustanowione przez IMO. Powyższa zmiana będzie musiała być wprowadzona kompleksowo, gdy ww. przepisy dot. paliw

			alternatywnych zostaną przyjęte przez IMO.
	KIGM	Zauważono również, że w ustawie o bezpieczeństwie morskim nie ma odniesienia do kwalifikacji i wyposażenia statków ochrony przeciwpożarowej. Naszym zadaniem jest to kwestia niezwykle istotna z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony przeciwpożarowej akwenów portowych, redy i pasa wód przybrzeżnych. Prosimy o zwrócenie na tę kwestię uwagi przy wprowadzaniu zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim.	Uwaga nieuwzględniona - art. 80 ust.4 ustawy o bezpieczeństwie morskim umożliwia takie działanie dyrektorom urzędów morskich, dlatego nie ma konieczności wprowadzania dodatkowych regulacji w tym zakresie.
	Piotr Nowacki	<p>3. Propozycja zmian w artykułach w Art. 1, 20) i Art. 1, 21) „art. 69. otrzymuje brzmienie</p> <p>„Art 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są:</p> <p>1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej uzupełnione o potwierdzenie rozszerzenia komercyjnego albo</p> <p>2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5.</p> <p>2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych powinni posiadać świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW wydane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, na podstawie przepisów art. 70 ust. 4.”</p> <p>„w art. 70:</p> <p>b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:</p> <p>„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania i odnawiania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków</p>	<p>Uwagi (nr 3 i 4 zgodnie z pismem zgłaszającego uwagi) nieuwzględnione –</p> <p>Pkt 3 – Zgodnie z przyjętą koncepcją tylko osoby po pełnym przeszkoleniu dostają „nowe dyplomy”. Nie będziemy wydawać tych nowych dyplomów dla osób, które mają tylko szkolenia sportowe, bo administracja morska nie ma nadzoru nad ich szkoleniem i egzaminowaniem, a poza tym to w ogóle kwestionuje działania systemu kwalifikacji komercyjnych, gdzie polski dyplom ma być uznawany za granicą.</p>

	<p>załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.</p> <p>5. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków, 2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, 3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry, 4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, 5) wymagania dotyczące warunków uzyskania potwierdzenia rozszerzenia komercyjnego do dokumentów kwalifikacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej 6) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów — z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów." <p>Proponowana zmiana ma na celu rozwiązanie dwóch kwestii:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) przywrócenia możliwości odnawiania przez załogi jachtów komercyjnych świadectw przeszkoleń według Konwencji STCW, b) wprowadzenia rozwiązania umożliwiającego uznanie poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych, posiadających dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. <p>Ad.a Aktualne rozwiązania prawne nakładają na żeglarzy zajmujących stanowiska na jachtach komercyjnych ustawowy obowiązek posiadania świadectw przeszkoleń według Konwencji STCW. Jednocześnie możliwość odnowienia świadectw przeszkoleń według Konwencji STCW jest uzależniona od stażu pływania odbytego w czasie ważności tych świadectw, z wyłączeniem stażu odbywanego na jachtach. Sytuacja ta dyskryminuje żeglarzy, zmuszając ich od odbywania pełnego szkolenia BST/STCW w miejsce skróconego szkolenia odnowieniowego oraz do ponoszenia wyższych kosztów</p>	<p>Pkt 4 – koncepcja „house boat” jest w żegludze śródlądowej i nie może stanowić wyłomu w żegludze morskiej, gdzie takie statki nie występują, a wprowadzenie takiego zwolnienia tylko rozszerza zakres osób zwolnionych z posiadania kwalifikacji.</p> <p>MiR nie może zgodzić się na dalszą liberalizację w zakresie przepisów bezpieczeństwa jachtów morskich, w szczególności mając na uwadze zalecenia skierowane do ministra przez PKBWM oraz Izby Morskie w raportach i orzeczeniach z badania wypadków jachtów morskich, w których wykazywany jest potencjalny wpływ deregulacji w tym zakresie na wzrost ilości i powagę wypadków jachtów morskich.</p>
--	---	---

	<p>uzyskania świadectw przeszkolenia.</p> <p>Ad.b Proponowane rozwiązanie jest jednym z możliwych działań, prowadzących do uznania kwalifikacji osób posiadających dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej poza granicami Polski. Propozycja jest wzorowana na rozwiązaniu stosowanym w Wielkiej Brytanii, gdzie „Commercial Endorsement” jest dokumentem potwierdzającym kwalifikacje osób posiadających certyfikaty RYA do pełnienia funkcji zawodowych na jachtach.</p> <p>Zgodnie z zapisami Ustawy o Bezpieczeństwie Morskim z 2011 roku, dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej są potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych. Niestety, same dokumenty nie zawierają stosownej adnotacji na ten temat. Wprowadzenie proponowanego dokumentu rozwiązałoby ten problem.</p> <p>Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być przeprowadzenie jednorazowej weryfikacji kwalifikacji osób posiadających dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, wystawionych przed datą wejścia w życie niniejszej ustawy, w oparciu o posiadany przez nie staż pływania na jednostkach o określonej pojemności brutto oraz określonych akwenach na funkcjach oficerskich i na tej podstawie wystawienie im dyplomów wymienionych w Art. 70 Ustawy o Bezpieczeństwie Morskim.</p> <p>4. Propozycja uzupełnienia Art. 1, 17): Art. 62, dodać ust.4</p> <p>„4. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego uprawianie turystyki wodnej na wodach morskich na jachtach rekreacyjnych i jachtach komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi o długości kadłuba do 13 m i mocy silnika do 75 kW, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. Wymóg ten nie dotyczy osób posiadających kwalifikacje z zakresu żeglugi określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o</p>	
--	--	--

		<p>żegludze śródlądowej."</p> <p>Propozycja wynika z chęci ujednoczenia wymogów dotyczących posiadania dokumentu kwalifikacyjnego na jednostkach już zwolnionych z takiego wymogu w ustawie o żegludze śródlądowej z jednostkami morskimi o zbliżonych właściwościach i charakterystyce pływania.</p>	
	SAJ (całość uwag)	<p>A. Naszą szczególną uwagę zwrócił zapis projektowanego art. 1 pkt 1 projektu ustawy, dotyczący wprowadzenia do ustawy o bezpieczeństwie morskim nowego art. 22a. W proponowanym kształcie nowy art. 22a może stanowić podstawę do wprowadzenia w przepisach wykonawczych przymusu tworzenia tzw. „instrukcji bezpieczeństwa” przez armatorów wszystkich jachtów morskich, a zatem również przez armatorów jachtów rekreacyjnych, których nasze stowarzyszenie reprezentuje w pierwszym rzędzie.</p> <p>Proponowany w ustawie zapis nowego art. 22a ustawy o bezpieczeństwie morskim rodzi nasze oczywiste obawy, dotyczące obciążenia armatorów jachtów rekreacyjnych szeregiem zbędnych, biurokratycznych ograniczeń i obciążeń - tym bardziej, że projektowi ustawy nie towarzyszą projekty aktów wykonawczych, w tym w szczególności projekt rozporządzenia przewidzianego w nowym art. 23 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim, który wprowadza art. 1 pkt 12 lit. b projektu ustawy.</p> <p>Pragniemy z całą mocą podkreślić, że konieczność opracowywania „instrukcji bezpieczeństwa”, podlegających formalnej akceptacji i weryfikacji przez organa administracji morskiej, nie występuje wobec jachtów rekreacyjnych w przepisach żadnego państwa europejskiego - ani w formie proponowanej w omawianej ustawie, ani w żadnej innej, choćby tylko zbliżonej formie. Przykład stosowania oderwanych od żeglarskich realiów rozwiązań, w rodzaju proponowanych „instrukcji bezpieczeństwa”, bardzo trudno byłoby znaleźć w rozwiązaniach prawnych przyjętych w innych państwach, również wobec jachtów komercyjnych.</p> <p>Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że konieczność wprowadzania formalnych, podlegających akceptacji organów administracji morskiej „instrukcji bezpieczeństwa”, nie znajduje uzasadnienia w przepisach żadnej z czterech dyrektyw Unii Europejskiej, na które powołują się Państwo w przesłanym wraz z projektem ustawy Uzasadnieniu.</p> <p>Dlatego bardzo zdecydowanie postulujemy wykreślenie z projektu ustawy zapisów o „instrukcjach bezpieczeństwa” jachtów morskich, a co najmniej całkowite wykreślenie tych zapisów w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych.</p> <p>Stąd - proponujemy całkowite wykreślenie art. 1 pkt 11 oraz art. 1 pkt 12b z projektu</p>	<p>Uwagi (nr A-G zgodnie z pismem zgłaszającego uwagi) nieuwzględnione</p> <p>A.</p> <p>Instrukcja bezpieczeństwa dla jachtów ma być fakultatywna i wprowadzana tylko na życzenie armatora, który ją opracuje. Jej celem, pod warunkiem, że będzie właściwie funkcjonować, ma być zmniejszenie liczby inspekcji jachtu w cyklu 5-letnim.</p> <p>B-G.</p> <p>Uwagi dotyczą dalszej liberalizacji w zakresie kwalifikacji, wyposażenia i inspekcji jachtów zarówno rekreacyjnych i komercyjnych – co jest niezgodne z rozwiązaniami przyjętymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Ponadto MliR nie może zgodzić się na dalszą</p>

	<p>ustawy, lub co najmniej zmianę treści projektowanego w art. I pkt 11 projektu ustawy zapisu nowego art. 22a ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim na:</p> <p>„Art. 22 a. 1. Komercyjny jacht morski może być eksploatowany w oparciu o opracowaną przez armatora instrukcję bezpieczeństwa jachtu morskiego. ”</p> <p>B. Dodatkowo, w celu zbliżenia polskich przepisów do regulacji obowiązujących w innych państwach Europy, Rada Armatorska SAJ występuje z wnioskiem, aby w ramach konsultowanej nowelizacji ustawy o bezpieczeństwie morskim umieścić w jej art. 18 nowy zapis, w postaci ustępu o numerze kolejnym 12 - o treści:</p> <p>12 . Przepisów niniejszego oddziału nie stosuje się do jachtów rekreacyjnych:</p> <p>C. Rada Armatorska SAJ uznaje, że prace nad nowelizacją ustawy o bezpieczeństwie morskim są doskonałą okazją do zmiany zawartych w niej wymagań dotyczących kwalifikacji osób prowadzących jachty rekreacyjne - tak, by wymagania stanowiące w polskim prawie były zbliżone do rozwiązań stosowanych w innych państwach Europy.</p> <p>Dlatego postulujemy wprowadzenie do ustawy o bezpieczeństwie morskim zapisu tworzącego możliwość prowadzenia niewielkich jachtów rekreacyjnych po wodach morskich bez konieczności posiadania dokumentów kwalifikacyjnych, na zasadach podobnych jak w Wielkiej Brytanii, Danii, Szwecji, Holandii, Francji oraz w wielu innych krajach Europy i Świata.</p> <p>W tym celu postulujemy zmianę obecnego brzmienia ustępu 3 w art. 62 ustawy o bezpieczeństwie morskim na:</p> <p>3. Dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych o długości powyżej 15 metrów oraz jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich.</p> <p>D. Ponadto Rada Armatorska zwraca uwagę na konieczność uściślenia zakresu stosowania tych przepisów ustawy o bezpieczeństwie morskim, które z samej swej natury nie mogą mieć zastosowania wobec jachtów, w tym zwłaszcza wobec jachtów rekreacyjnych. Obecne zapisy ustawy o bezpieczeństwie morskim bardzo często odnoszą się bardzo ogólnie do „statków”, a zatem również do jachtów morskich, w tym jachtów rekreacyjnych. Nie sposób jednak stosować wobec jachtów morskich</p>	<p>liberalizację w zakresie przepisów bezpieczeństwa jachtów morskich, w szczególności mając na uwadze zalecenia skierowane do ministra przez PKBWM oraz Izby Morskie w raportach i orzeczeniach z badania wypadków jachtów morskich, w których wykazywany jest potencjalny wpływ deregulacji w tym zakresie na wzrost ilości i powagę wypadków jachtów morskich.</p> <p>Odnosnie uwag dot. wyposażenia statków w urządzenia VDR, LRIT i AIS (uwaga D) – nie ma potrzeby dalszego doprecyzowania przepisów, ponieważ zakres ich stosowania jest już obecnie jednoznacznie określony.</p>
--	---	--

	<p>wymogów konwencji międzynarodowych dotyczących np. wyznaczania wolnej burty zgodnie z Konwencją o liniach ładunkowych, wymogów</p> <p>?</p> <p>posiadania urządzeń VDR. LRIT. AIS, oraz wymogów, jakie stawiane są wobec wyposażenia jednostek podlegających umowom międzynarodowym.</p> <p>W celu jednoznacznego określenia zakresu obowiązywania przepisów Rada Armatorska postuluje wprowadzenie następujących zmian w ustawie o bezpieczeństwie morskim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w art. 11 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „/. Statek, za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym, może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku, c zastrzeżeniem ust. 2, określonym w:" - w art. 11 w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: 2. Niezależnie od spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1, statek za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym może być dopuszczony do żeglugi tylko wówczas, jeżeli odpowiada wymaganiom w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonym w: - w art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie: /. Statek, za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym, powinien mieć wyznaczoną wolną burtę zgodnie z postanowieniami Konwencji o liniach ładunkowych. - w art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie: /. Statek, za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym, powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS. - w art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie: I. Statek, za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym, powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) albo uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR), spełniający wymagania określone w rozdziale V Konwencji SOLAS. 	
--	---	--

	<p>- w art. 16. ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>I. Statek, za wyjątkiem statku niepodlegającego umowom międzynarodowym. uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w urządzenie Systemu Identyfikacji i Siedzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniające wymagania określone w rozdziale V SOLAS.</p> <p>E. Rada Armatorska SAJ z zadowoleniem przyjmuje odejście od nieznanego w większości portów Europy przepisu dotyczącego „, uzyskiwania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu ”, w projektowanym w art. 1 pkt. 31 ustawy nowym brzmieniu art. 87 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim.</p> <p>Doświadczenia żeglarzy, w tym członków naszego stowarzyszenia, zebrane podczas praktyki żeglowania do portów polskich i zagranicznych, zaprzeczają również potrzebie wprowadzania ścisłych przepisów, dotyczących monitorowania ruchu jachtów i zbierania przez administrację morską informacji o niewielkich jednostkach, w tym o jachtach morskich. Z tego rodzaju wymogami nie spotkaliśmy się w żadnym z licznie odwiedzanych przez polskie jachty portów szwedzkich, niemieckich, duńskich, holenderskich, brytyjskich, etc...</p> <p>Naszym zdaniem obowiązek informowania administracji morskiej o wejściu lub wyjściu niewielkich jednostek przeznaczonych do celów sportowych lub rekreacyjnych powinien zostać całkowicie wycofany lub też powinien zostać ograniczony wyłącznie dla portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej, w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach morskich i przystaniach morskich (Dz. U. 1997 nr9 poz. 44).</p> <p>Dlatego Rada Armatorska postuluje zmianę art. 1 pkt 31 ustawy, tak by nadać art. 87 ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim brzmienie:</p> <p>„5. Kapitan statku, w tym statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego o długości powyżej 24 metrów oraz, statku żeglugi śródlądowej, z wyjątkiem jachtów śródlądowych o długości do 24 metrów, jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz. Z. informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi przez właściwego dyrektora urzędu morskiego na podstawie art. 84 ust. 2. ”;</p>	
--	--	--

		<p>F. Rada Armatorska uważa za stosowne wprowadzenie ograniczenia możliwości stosowania przepisów wydawanych przez dyrektorów urzędów morskich wobec jachtów śródlądowych, uprawiających żeglugę po wodach morskich, w tym w szczególności po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Takie ograniczenie przyczyni się do stopniowego likwidowania sztucznego podziału jachtów na „śródlądowe” i „morskie”.</p> <p>Dlatego proponujemy zmianę proponowanego zapisu art .1 pkt 38 ustawy, tak by art. 111 ustawy o bezpieczeństwie morskim zyskał brzmienie:</p> <p>„Art. 111. Statki żeglugi śródlądowej mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej oraz kwalifikacji załogi, określonych, w drodze zarządzenia, przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla rejonu uprawianej żeglugi. Zarządzenia te nie dotyczą jachtów śródlądowych o długości cło 24m. uprawiających żeglugę po morskich wodach wewnętrznych oraz po morzu terytorialnym ”;</p> <p>G. Rada Armatorska proponuje zniesienie obowiązkowego rejestru jachtów o długości do 15 m analogicznie, jak to jest w innych krajach. Na przykład w Szwecji obowiązek ten dotyczy tylko dużych jachtów. Istniejący obecnie obowiązek rejestracji nie ma żadnej praktycznej wartości dla zapewnienia bezpieczeństwa w żegludze, stanowi wyłącznie dolegliwość biurokratyczną. Zwrócić należy uwagę, że obecnie zniesiony jest już obowiązek rejestracji jachtów śródlądowych, które zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morską mogą okresowo uprawiać międzynarodową żeglugę morską, co nie budzi żadnych kontrowersji ani w polskich ani zagranicznych portach. W tym celu w ustawie z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i poz. 1014) proponujemy wprowadzić zmianę:</p> <p>W Art. 23 §3 otrzymuje treść: „§ 3. Statek morski stanowiący polską własność, używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba od 15 m do 24 m, podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru jachtów prowadzonego przez polski związek sportowy, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. Nr 127, poz. 857)”</p>	
	LOTOS	W związku z powyższym, zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w projektowanej nowelizacji ustawy następujących zmian, które wprowadzają do porządku prawnego pojęcie stacjonarnej platformy morskiej oraz dają podstawę do wydania rozporządzenia	Uwaga częściowo uwzględniona – w związku z pilną potrzebą uregulowania

	<p>regulującego kwestie bezpieczeństwa morskiego przy eksploatacji takich jednostek:</p> <p>1. W art. 3 ust. 1 wprowadzić nowy pkt 3, w brzmieniu: „3) stacjonarnych platform morskich, znajdujących się na polskich obszarach morskich - w zakresie w niej ustalonym.</p> <p>Uzasadnienie: Przepis ten pozwoli rozszerzyć zakres stosowania ustawy na stacjonarne platformy morskie, znajdujące się na polskich obszarach morskich.</p> <p>2. W art. 5 dodać nowy pkt 37 w brzmieniu: „37) stacjonarna platforma morska - obiekt w postaci posadowionej na stałe, konstrukcji ustalonego typu, zakotwiczonej do dna lub osadzony na dnie morza, mieszczący zgodnie z jego przeznaczeniem urządzenia i wyposażenie do celów wiertniczych, wydobywczych, magazynowych, produkcyjnych lub mieszkalnych oraz wyposażona w środki zapewniające bezpieczeństwo życia oraz ochronę środowiska morskiego.</p> <p>Uzasadnienie: Przepis ten pozwoli wprowadzić do porządku prawnego pojęcie stacjonarnej platformy morskiej.</p> <p>3. W art. 18, po ust. 4, wprowadzić nowy ust. 4 a w brzmieniu: „4a. Minister do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla stacjonarnych platform morskich, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania , a także rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa dla tych jednostek, uwzględniając specyficzny charakter ich działalności, a w szczególności fakt operowania na polskich obszarach morskich.</p> <p>Uzasadnienie: Powyższa propozycja umożliwi wydanie szczegółowego rozporządzenia dot. przeglądów technicznych oraz inspekcji, a także zasad wydawania dokumentów bezpieczeństwa dla stacjonarnych platform morskich.</p> <p>Jednocześnie informujemy, że ww. propozycje nie mają na celu wdrożenia dyrektywy 2013/30/ UE w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy</p>	<p>przedmiotowego tematu, MIiR zaproponował odpowiednie zmiany w art. 1 pkt 1 lit. b, pkt 6 lit. c oraz pkt 10. Pozwoli to na określenie przepisów technicznych oraz wprowadzenie obowiązku audytów ISM w odniesieniu do stałych platform wiertniczych oraz przedsiębiorców nimi zarządzających.</p>
--	--	--

		<p>naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE, a jedynie skupiają się na zadaniach organów administracji morskiej związanych z nadzorem nad bezpieczeństwem morskim i ochrona środowiska morskiego.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie powyższych uwag, co pozwoli przede wszystkim wypełnić istniejącą lukę prawną w zakresie bezpieczeństwa stacjonarnych platform morskich, przy jednoczesnym doprecyzowaniu zadań administracji morskiej wynikających z ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.</p>	
<p>Podsumowanie konsultacji publicznych</p>			
<p>W ramach konsultacji publicznych nie otrzymano uwag od organizacji pracodawców w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców. Natomiast uwagi związków zawodowych, w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych, dotyczyły wprowadzenia przepisów projektu ustawy z zakresu prawa pracy marynarzy wynikających z Konwencji pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845) (Konwencją MLC), Przedmiotowe kwestie nie są jednak przedmiotem regulacji ustawy o bezpieczeństwie morskim, a ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, której nowy projekt uwzględniający przepisy Konwencji MLC jest obecnie uzgadniany na etapie konsultacji publicznych.</p> <p>Uwagi zgłoszone przez pozostałe podmioty dotyczyły głównie spraw związanych z kwalifikacjami i wykształceniem marynarzy, jednak ze względu na odmienne koncepcje systemowe w stosunku do tych przyjętych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz fakt, że obecne przepisy w tym zakresie obowiązują dopiero od roku, uwagi te nie mogły zostać uwzględnione. Drugą dużą część uwag dotyczyła spraw związanych z jachtami morskimi – uwagi dotyczące definicji zostały uwzględnione. Jednak większość uwag dotyczyła dalszej liberalizacji w zakresie kwalifikacji, wyposażenia i inspekcji jachtów zarówno rekreacyjnych i komercyjnych – co jest niezgodne z rozwiązaniami przyjętymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. MliR nie może zgodzić się na dalszą liberalizację w zakresie przepisów bezpieczeństwa jachtów morskich, w szczególności mając na uwadze zalecenia skierowane do ministra przez PKBWM oraz Izb Morskich w raportach i orzeczeniach z badania wypadków jachtów morskich, w których wykazywany jest potencjalny wpływ deregulacji w tym zakresie na wzrost ilości i powagi wypadków jachtów morskich.</p> <p>W ramach konsultacji publicznych jedna osoba prywatna (Pan Piotr Nowacki) złożyła „Zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem”. Odniesienie do uwag zgłoszonych w przedmiotowym wniosku zostało opisane szczegółowe w przedmiotowym raporcie. Innych zgłoszeń zainteresowania pracami nad projektem wniesionych w trybie przepisów o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa nie było.</p>			

TYTUŁ PROJEKTU		Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., str. 78)			
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU / ÓW					
JEDN . RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIEC ZNOŚĆ WDROŻ ENIA T / N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	W dyrektywie 2008/106/WE wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 1	<p>w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) pkt 18 i 19 otrzymują brzmienie: „18)»Regulamin radiokomunikacyjny« oznacza regulamin radiokomunikacyjny załączony lub uznawany za załączony do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej z późniejszymi zmianami;</p> <p>19)»Statek pasażerski« oznacza statek zdefiniowany w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74), z późniejszymi zmianami;”;</p> <p>b) pkt 24 otrzymuje brzmienie: „24)»kod STCW« oznacza Kod dotyczący standardów szkolenia, certyfikacji i dozoru przewoźników morskich, przyjęty rezolucją nr 2 konferencji w 1995 r., w jego aktualnej wersji;”;</p> <p>c) pkt 27 traci moc;</p> <p>d) pkt 28 otrzymuje brzmienie: „28) »praktyka morska« oznacza służbę na pokładzie statku zaliczaną w związku z wydaniem lub przedłużeniem ważności dyplomu, świadectwa przeszkolenia lub innych kwalifikacji;”;</p> <p>e) dodaje się punkty w brzmieniu: „32)»operator radiowy GMDSS« oznacza osobę, która jest wykwalifikowana zgodnie z załącznikiem I rozdział IV;</p> <p>33)»kodeks ISPS« oznacza Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. na mocy rezolucji 2 Konferencji Umawiających się Rządów Stron SOLAS 74, w jego aktualnej wersji;</p> <p>34)»oficer ochrony statku« oznacza osobę na pokładzie statku, odpowiedzialną przed kapitanem, wyznaczoną przez przedsiębiorstwo żeglugowe jako odpowiedzialną za ochronę statku, w tym za wykonanie i utrzymanie planu ochrony statku, a także za łączność z oficerem ochrony przedsiębiorstwa żeglugowego i oficerami ochrony obiektów portowych;</p> <p>35)»obowiązki w zakresie ochrony« obejmują wszystkie zadania i obowiązki w zakresie ochrony na pokładzie statków zgodnie z definicjami w rozdziale XI/2 SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, oraz w</p>	N			

	<p>kodeksie ISPS;</p> <p>36)»dyplom« oznacza świadectwo dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych GMDSS wydane i potwierdzone zgodnie z przepisami rozdziałów II, III, IV lub VII załącznika I, uprawniające jego prawowitego posiadacza do służby i pełnienia funkcji na poziomie odpowiedzialności określonym w tym świadectwie;</p> <p>37)»świadectwo przeszkolenia« oznacza świadectwo inne niż dyplom, wydawane marynarzowi, stwierdzające, że spełnione zostały stosowne wymagania dotyczące szkolenia, kompetencji i praktyki morskiej, określone w niniejszej dyrektywie;</p> <p>38)»dokumenty potwierdzające« oznaczają dokumentację, inną niż dyplom lub świadectwo przeszkolenia, używaną do ustalenia, że stosowne wymagania niniejszej dyrektywy zostały spełnione;</p> <p>39)»oficer elektroautomatyk« oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;</p> <p>40)»starszy marynarz w dziale pokładowym« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału II załącznika I;</p> <p>41)»starszy motorzysta« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;</p> <p>42)»elektromonter« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I”;</p>				
Art. 1 pkt 2	<p>art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia wyszkolenia marynarzy służących na statkach, o których mowa w art. 2, na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami konwencji STCW, określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, oraz posiadania przez nich świadectw zdefiniowanych w art. 1 pkt 36 i 37 lub dokumentów potwierdzających zdefiniowanych w art. 1 pkt 38.”;</p>	T	<p>Art. 63 i 64 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>§ 10-12, §16-19, § 28-32, §36-37, §46-51,</p>	<p>Art. 63. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia; 4) zezwolenie; 5) potwierdzenie uznania. <p>Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadać co najmniej wykształcenie: <ol style="list-style-type: none"> a) średnie - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów, b) podstawowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw; 2) osiągnąć wymagany wiek; 3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej; 4) posiadać wymaganą praktykę pływania; 5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. <p>Określenie szczegółowych wymagań do uzyskania poszczególnych świadectw i dyplomów, zależnych od typu MJE, w której odbywało się szkolenie, długości</p>	

			<p>§ 65 – 69, § 71 - 77 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>§ 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290)</p>	<p>praktyki pływania oraz wcześniej posiadanych uprawnień – z uwagi na obszerność regulacji nie cytowano przepisów</p> <p>§ 9. Osoba ubiegająca się o świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żeglugi śródlądowej, określone w § 4 ust. 1 pkt 2-4, powinna odbyć szkolenie w ośrodku szkoleniowym w zakresie odpowiadającym wymogom egzaminacyjnym dla danego rodzaju świadectwa, określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.</p>	
Art. 1 pkt 3	art. 4 traci moc;	N			
Art. 1 pkt 4	w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 4 lit. a)	tytuł otrzymuje brzmienie: „Dyplomy, świadectwa przeszkolenia i potwierdzenia”;	N			
Art. 1 pkt 4 lit. b)	ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia jedynie kandydatom spełniającym wymogi niniejszego artykułu.”;	T	<p>§ 5, § 6, § 10-12, §16- 19, § 28-32, §36-37, §46-51 oraz § 83 rozporządzenia</p>	<p>Określenie szczegółowych wymagań do uzyskania poszczególnych świadectw i dyplomów, zależnych od typu MJE, w której odbywało się szkolenie, długości praktyki pływania oraz wcześniej posiadanych uprawnień – z uwagi na obszerność regulacji nie cytowano przepisów</p>	

			<p>Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>§ 9 - 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290)</p>	<p>§ 9. Osoba ubiegająca się o świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żeglugi śródlądowej, określone w § 4 ust. 1 pkt 2-4, powinna odbyć szkolenie w ośrodku szkoleniowym w zakresie odpowiadającym wymogom egzaminacyjnym dla danego rodzaju świadectwa, określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.</p> <p>§ 10. Przepisu § 9 nie stosuje się do osoby posiadającej ważne świadectwo operatora urządzeń radiowych, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1-4, i ubiegającej się o jego ponowne wydanie. Osoba taka powinna:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) złożyć wniosek o wydanie świadectwa w terminie jego ważności oraz 2) zdać egzamin w zakresie określonym w ust. 10 załącznika nr 5 do rozporządzenia. <p>§ 11. 1. Osoba ubiegająca się o świadectwo radioelektronika drugiej klasy (GMDSS) powinna odbyć 3-miesięczną praktykę na statku morskim w zakresie obsługi urządzeń GMDSS i pełnienia funkcji operatora urządzeń radiowych.</p> <p>2. Osoba ubiegająca się o świadectwo radioelektronika pierwszej klasy (GMDSS) powinna:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadać świadectwo radioelektronika drugiej klasy (GMDSS); 2) odbyć 12-miesięczną praktykę polegającą na wykonywaniu czynności radioelektronika drugiej klasy na statkach morskich lub stacjach nadbrzeżnych wykorzystujących urządzenia GMDSS, w tym nie mniej niż 9 miesięcy na statkach morskich. <p>§ 12. 1. Potwierdzeniem odbycia wymaganej praktyki, o której mowa w § 11, jest wpis w książeczce</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>żeglarskiej lub zaświadczenie wydane przez osobę odpowiedzialną za pracę stacji nadbrzeżnej.</p> <p>2. Potwierdzeniem odbycia wymaganego szkolenia jest zaświadczenie o odbyciu szkolenia wydane odpowiednio przez organizację szkolenia lotniczego albo ośrodek szkoleniowy.</p>	
Art. 1 pkt 4 lit. c)	ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dyplomy i świadectwa przeszkolenia wydaje się zgodnie z prawidłem I/2 ust. 3 załącznika do konwencji STCW.”;	T	<p>§ 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>Wzory świadectw operatorów GMDSS, znajdujące się w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290);</p>	§ 4. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.	
Art. 1 pkt 4 lit. d)	dodaje się ustęp w brzmieniu: „3a. Dyplomy są wydawane tylko przez państwa członkowskie po przeprowadzeniu weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających i zgodnie z przepisami	T	Art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o	Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane: 1) posiadać co najmniej wykształcenie: a) średnie - w przypadku osób ubiegających się o	

	określonymi w niniejszym artykule.”;		<p>bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>Art. 1 pkt 27 lit. a i d projektu ustawy</p>	<p>uzyskanie dyplomów, b) podstawowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw; 2) osiągnąć wymagany wiek; 3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej; 4) posiadać wymaganą praktykę pływania; 5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>Art. 1 pkt 27 w art. 71: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów: 1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku, gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z 64 ust. 4; 2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane; 3) świadectwa przeszkolenia; 4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.”, b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. Dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym praktyki do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego i zachowany zostanie poziom bezpiecznego uprawiania żeglugi. 1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.”, c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:</p>	
--	--------------------------------------	--	--	---	--

				<p>„2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.</p> <p>2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub zarządzania, w przypadku, gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z 64 ust. 4, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od daty ukończenia tych studiów.”,</p> <p>d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a. Dyrektor urzędu morskiego przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1.”;</p>	
Art. 1 pkt 4 lit. e)	na końcu ust. 5 dodaje się zdanie w brzmieniu: „Potwierdzenia poświadczające wydanie dyplomu i potwierdzenia poświadczające wydanie świadectwa przeszkolenia kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika I wydaje się tylko wówczas, gdy wszystkie wymagania konwencji STCW i niniejszej dyrektywy zostały spełnione.”;	T	Art. 64 ust. 1 oraz art. 65 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	<p>Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:</p> <p>1) posiadać co najmniej wykształcenie:</p> <p>a) średnie - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów,</p> <p>b) podstawowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw;</p> <p>2) osiągnąć wymagany wiek;</p> <p>3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;</p> <p>4) posiadać wymaganą praktykę pływania;</p> <p>5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>Art. 65. 1. Odbycie dodatkowych przeszkoleń, niezbędnych, według Konwencji STCW, do zajmowania niektórych stanowisk, potwierdza się świadectwem przeszkolenia.</p>	
Art. 1 pkt 4 lit. f)	ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie: „6. Państwo członkowskie, które uznaje dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydawane kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW, na mocy procedury określonej w art. 19 ust. 2 niniejszej dyrektywy, potwierdza to świadectwo lub dyplom celem poświadczenia jego uznania dopiero po upewnieniu się co do autentyczności i ważności tego świadectwa lub dyplomu. Formularz potwierdzenia określony jest w sekcji A-I/2 punkt 3 kodu STCW.	T	§ 7 ust. 1, ust. 5, i ust. 6 oraz § 81 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w	§ 7. 1. Z zastrzeżeniem ust. 5, osoba posiadająca zagraniczny dyplom lub świadectwo wydane na podstawie Konwencji STCW i uznane przez Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) może, po uzyskaniu potwierdzenia uznania dyplomu albo świadectwa, zajmować na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności odpowiednie stanowiska określone w rozporządzeniu, z tym że osoba ubiegająca się o stanowiska na	

	<p>7. Potwierdzenia, o których mowa w ust. 5 i 6:</p> <p>a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;</p> <p>b) są wydawane tylko przez państwa członkowskie;</p> <p>c) mają przypisany swój własny niepowtarzalny numer, z wyjątkiem potwierdzeń poświadczających wydanie dyplomu, które to potwierdzenia mogą mieć ten sam numer co dany dyplom, pod warunkiem że jest to numer niepowtarzalny; oraz</p> <p>d) wygasają z chwilą, gdy poświadczony dyplom lub poświadczony dyplom przeszkolenia wydane kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW wygaśnie lub zostanie wycofane, zawieszony lub unieważniony przez państwo członkowskie lub państwo trzecie, które je wydało, oraz, w każdym przypadku, w okresie pięciu lat od daty jego wydania.”;</p>		<p>sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p>	<p>poziomie zarządzania - pod warunkiem zdania egzaminu z polskiego prawa morskiego.</p> <p>5. Potwierdzenie uznania dyplomu, świadectwa lub świadectwa przeszkolenia wydanego przez państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej wydaje się, jeżeli państwo to jest uznane przez Komisję Europejską.</p> <p>6. Potwierdzenie uznania wydaje się wyłącznie do ważnego dyplomu lub świadectwa na okres nieprzekraczający daty ważności dyplomu lub świadectwa, do którego zostało wydane.</p> <p>§ 81 2. Dyplomy zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 82, z zastrzeżeniem ust. 3 i ust. 5 pkt 2.</p>	
Art. 1 pkt 4 lit. g)	<p>„11. Osoby ubiegające się o świadectwo lub dyplom muszą przedstawić wystarczający dowód:</p> <p>a) tożsamości;</p> <p>b) na to, iż ich wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w przepisach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje;</p> <p>c) na to, iż spełniają wymogi dotyczące stanu zdrowia określone w sekcji A-I/9 kodu STCW;</p> <p>d) na to, że ukończyli praktykę morską oraz związane z nią obowiązkowe szkolenie, wymagane w przepisach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje; oraz</p> <p>e) na to, iż spełniają standardy kompetencji określone w przepisach wymienionych w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w potwierdzeniu dyplomu.</p> <p>Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do uznawania potwierdzenia na mocy przepisu I/10 konwencji STCW.</p>	T	<p>Art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p> <p>Art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na statkach handlowych (Dz. U. nr 61, poz. 258 z późn. zm.),</p> <p>§ 6 oraz § 5, § 6, § 10-12, § 16-19, § 28-32, § 36-37, § 46-51 rozporządzenia</p>	<p>Art. 64. 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw są obowiązane:</p> <p>1) posiadać co najmniej wykształcenie:</p> <p>a) średnie - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie dyplomów,</p> <p>b) podstawowe - w przypadku osób ubiegających się o uzyskanie świadectw;</p> <p>2) osiągnąć wymagany wiek;</p> <p>3) odbyć wymagane szkolenia w morskiej jednostce edukacyjnej;</p> <p>4) posiadać wymaganą praktykę pływania;</p> <p>5) zdać egzamin kwalifikacyjny przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>Art. 9. 1. Książeczka żeglarska stwierdza tożsamość jej posiadacza, przebieg pracy na statkach oraz zawiera dane o stanie zdrowia i uprawnia go do przekroczenia granicy Państwa Polskiego.</p> <p>Ponadto przy odbiorze dokumentów kwalifikacyjnych weryfikowana jest tożsamość ich właściciela, na podstawie zasad określonych w systemie jakości ISO (urzędy morskie są objęte systemem ISO, zgodnie z art. 10 ustawy o bezpieczeństwie morskim) i są opisane w procedurach i instrukcjach.</p> <p>Określenie szczegółowych wymagań do uzyskania poszczególnych świadectw i dyplomów, zależnych od typu MJE, w której odbywało się szkolenie, długości praktyki pływania oraz wcześniej posiadanych uprawnień – z uwagi na obszerność regulacji nie</p>	

	<p>12. Każde państwo członkowskie podejmuje się:</p> <p>a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich dyplomów i świadectw przeszkolenia oraz potwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, marynarzy, które zostały wydane, wygasły, których ważność została przedłużona lub które zostały zawieszane, unieważnione, zgłoszone jako zagubione lub zniszczone, oraz wydanych zwolnień;</p> <p>b) udostępniania informacji dotyczących statusu dyplomów, potwierdzeń i zwolnień udzielonych innym państwom członkowskim lub innym stronom konwencji STCW oraz przedsiębiorstwom żegludowym wnioskującym o weryfikację autentyczności i ważności dyplomów lub świadectw wydanych kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika I i przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw na mocy przepisu I/10 konwencji STCW lub o zatrudnienie ich na pokładzie statku.</p> <p>13. Od dnia 1 stycznia 2017 r. informacje, których udostępnienie jest wymagane zgodnie z ust. 12 lit. b), udostępnia się drogą elektroniczną.”;</p>		<p>Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>§ 7 ust. 2, § 83 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p>	<p>cytowano przepisów</p> <p>§ 6. Osoby ubiegające się o uzyskanie, odnowienie lub wymianę dyplomu lub świadectwa powinny posiadać ważne świadectwo zdolności do wykonywania pracy na statku, o którym mowa w przepisach dotyczących wykonywania pracy na morskich statkach handlowych.</p> <p>§ 7 ust. 2 Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa wydaje się na wniosek armatora.</p> <p>§ 83. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych. 2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci papierowej lub elektronicznej. 3. W przypadku prowadzenia ewidencji w postaci papierowej akta ewidencyjne osób powinny być: 1) oprawione w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu; 2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum. 4. Urządzenia i systemy teleinformatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych. 5. Na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli informacje dotyczące wydanych dokumentów kwalifikacyjnych zawarte w ewidencji, o której mowa w ust. 1, są potwierdzane w postaci papierowej lub elektronicznej.</p>	
Art. 1 pkt 5	dodaje się następujący artykuł: „Artykuł 5a	T	Art. 1 pkt 33 ustawy	w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Dyrektorzy urzędów morskich, za	

	<p>Informacje udostępniane Komisji</p> <p>Każde państwo członkowskie udostępniania Komisji corocznie informacje określone w załączniku V do niniejszej dyrektywy dotyczące dyplomów i potwierdzeń poświadczających uznanie dyplomów oraz, na zasadzie dobrowolności, informacje dotyczące świadectw przeszkolenia wydanych marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, jedynie na użytek analizy statystycznej i wyłącznie do wykorzystania przez państwa członkowskie i Komisję w prowadzeniu polityki.”;</p>		<p>zmieniającej ustawę o bezpieczeństwie morskim</p>	<p>pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia; 2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa; 3) potwierdzeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierdzenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierdzenia uznania i ograniczenia.”; 	
<p>Art. 1 pkt 6</p>	<p>w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) dodaje się ustęp w brzmieniu: „1a. Państwo członkowskie – w przypadku statków korzystających z przepisów dotyczących żeglugi przybrzeżnej zawartych w konwencji STCW – które umieszcza żeglugę u wybrzeży innych państw członkowskich lub innych stron konwencji STCW w zakresie definicji żeglugi przybrzeżnej, zawiera umowę z danymi państwami członkowskimi lub stronami, określając szczegółowo dane obszary handlowe i inne stosowne przepisy.”;</p> <p>b) dodaje się ustępy w brzmieniu: „3a. Dyplomy marynarzy wydane przez państwo członkowskie lub stronę konwencji STCW dla ich zdefiniowanego obszaru żeglugi przybrzeżnej mogą zostać zaakceptowane przez inne państwa członkowskie do celów wykonywania służby na ich zdefiniowanym obszarze żeglugi przybrzeżnej, pod warunkiem że dane państwa członkowskie lub strony zawarły umowę określającą szczegółowo dane</p>	<p>T</p>	<p>Art. 67 ust. 1- 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)</p>	<p>Art. 67. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji uprawniających do zajmowania stanowiska na statku o polskiej przynależności jest potwierdzenie uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa, wydane przez dyrektora urzędu morskiego.</p> <p>2. Potwierdzenie uznania wydaje się w przypadku dyplomu lub świadectwa wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, które zostało uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych oraz z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo.</p> <p>3. Porozumienie, o którym mowa w ust. 2, może być zawarte z państwem trzecim, które zobowiąże się do</p>	

	<p>obszary handlowe i inne stosowane warunki.</p> <p>3b. Państwa członkowskie definiujące żeglugę przybrzeżną zgodnie z wymogami niniejszego artykułu muszą:</p> <p>a) spełniać wymogi dotyczące żeglugi przybrzeżnej określone w sekcji A-I/3 kodu STCW;</p> <p>b) uwzględnić obręb żeglugi przybrzeżnej w potwierdzeniach wydanych zgodnie z art. 5.”;</p>		<p>§ 2 pkt 2 w powiązaniu z § 7 ust. 4 projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p> <p>Art. 1 pkt 24 projektu ustawy</p>	<p>informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.</p> <p>§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają: (...)</p> <p>2) żegluga przybrzeżna - podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej;</p> <p>§7. 4 Kwalifikacje uzyskane w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zawodzie regulowanym związanym z bezpieczeństwem morskim, uznaje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 marca 2008 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 63, poz. 394).</p> <p>po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 68a. 1. Dyplomy w żegludze przybrzeżnej wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego będącego stroną Konwencji STCW, zgodnie ze zdefiniowaną przez te państwa żeglugą przybrzeżną, uznaje się za równoważne z dokumentami, o których mowa w art. 63 pkt 1, jeżeli zawarte zostało porozumienie między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz państwami trzecimi będącymi stronami Konwencji STCW określające szczegółowy obszar uprawiania takiej żeglugi oraz inne warunki dotyczące tej żeglugi.</p> <p>2. W przypadku potwierdzania kwalifikacji wynikających z dyplomów w żegludze przybrzeżnej, o których mowa w art. 67 ust. 1, w potwierdzeniu dyplomu wskazuje się obszary morskie, na których uprawiana jest żegluga przybrzeżna, zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w ust. 1.”</p>	
Art. 1 pkt 7	<p>art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom i innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi świadectwami i potwierdzeniami oraz przewidują sankcje,</p>	T	<p>art. 270 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr</p>	<p>Art. 270. § 1. Kto, w celu użycia za autentyczny, podrabia lub przerabia dokument lub takiego dokumentu jako autentycznego używa, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo</p>	

	które są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.”;		88, poz. 553)	pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. § 2. Tej samej karze podlega, kto wypełnia blankiet, opatrzony cudzym podpisem, niezgodnie z wolą podpisanego i na jego szkodę albo takiego dokumentu używa. § 2a. W wypadku mniejszej wagi, sprawca podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. § 3. Kto czyni przygotowania do przestępstwa określonego w § 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.	
Art. 1 pkt 8	w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 8 lit a)	ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Państwa członkowskie określają sposoby i procedury bezstronnego sprawdzania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań, zaniechań lub zagrożeń dla ochrony, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, mienia na morzu lub środowiska morskiego, ze strony posiadaczy dyplomów i świadectw przeszkolenia lub potwierdzeń wydanych przez to państwo członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich dyplomami i świadectwami przeszkolenia, a także wycofywania, zawieszania i unieważniania tych dyplomów i świadectw przeszkolenia z takiego powodu, jak również zapobiegania oszustwom. 2. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom, innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi dyplomami i świadectwami przeszkolenia i potwierdzeniami.”;	T	Art. 72 ust. 1-5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	Art. 72. 1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1, art. 107 ust. 1 i 2, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego, wobec którego nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską, organ, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia. 2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas postępowania przed izbą morską. 3. Zawieszenie uprawnień, dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu postępowania, biorąc pod uwagę prawomocne orzeczenie izby morskiej lub sądu, w tym sądu państwa obcego, jeżeli takie orzeczenie zostało wydane. 4. Zawieszenie uprawnień określonych w dokumencie może nastąpić na okres do 2 lat, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia. 5. Zawieszenie uprawnień oznacza zakaz zajmowania stanowiska, do którego uprawnia dokument kwalifikacyjny.	
Art. 1 pkt 8 lit b)	w ust. 3 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „Sankcje i środki dyscyplinarne są orzekane i wykonywane, w przypadkach gdy:”;	T	Art.126 pkt 3, ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.	Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie: (...) 3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie, (...) - podlega karze pieniężnej o równowartości do 1000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym	

			U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.	
Art. 1 pkt 9	w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 9 lit a)	w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 9 lit a) (i)	lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) wszelkie czynności dotyczące szkoleń, oceny kompetencji, wydawania świadectw, w tym świadectw zdrowia, potwierdzania i przedłużania ważności, dokonywane przez agencje pozarządowe lub podlegające im podmioty, podlegały ciągłemu monitorowaniu przy zastosowaniu systemu norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, zgodnie z sekcją A-I/8 kodu STCW;”;	T	Art. 10, art. 75 ust. 1 oraz art. 79 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego. Art. 75. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących: 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; 4) odnowienia ważności uznania. Art. 79. Morskie jednostki edukacyjne oraz Komisja są obowiązane do stosowania systemów zarządzania jakością.	
Art. 1 pkt 9 lit a) (ii)	lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) istniał system norm jakości, zgodnie z sekcją A-I/8 kodu STCW; w przypadkach, gdy takie działania realizowane są przez agencje lub podmioty rządowe;”;	T	Art. 79 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	Art. 79. Morskie jednostki edukacyjne oraz Komisja są obowiązane do stosowania systemów zarządzania jakością.	
Art. 1 pkt 9 lit a) (iii)	lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) cele związane z kształceniem i szkoleniem oraz związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były jasno określone i aby wskazywane były stopnie wiedzy, zrozumienia i umiejętności odpowiednie do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie konwencji STCW.”;	T	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych	całe rozporządzenia – określono w nich szczegółowo treści programowe, cele szkoleń, standardy kompetencji oraz zakres egzaminowanej wiedzy na poszczególne poziomy odpowiedzialności, określone w konwencji STCW; cytowanie w tym miejscu bezcelowe	

			<p>h dla marynarzy działu pokładowego (Dz. U. poz. 258),</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych h dla marynarzy działu maszynowego (Dz. U. poz. 536),</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 239).</p>		
Art. 1 pkt 9 lit b)	w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu: „d) wszystkie mające zastosowanie przepisy konwencji STCW oraz kodu STCW, w tym zmiany, są objęte systemem norm jakości. Państwa członkowskie mogą także włączyć do tego systemu inne mające zastosowanie przepisy niniejszej dyrektywy.”;	T	Art. 10, art. 75 ust. 1 oraz art. 79 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	Art. 10. Dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego. Art. 75. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których mowa w art. 70 ust. 3, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami	

				ustawy lub Konwencji STCW, dokonując audytów dotyczących: 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; 4) odnowienia ważności uznania. Art. 79. Morskie jednostki edukacyjne oraz Komisja są obowiązane do stosowania systemów zarządzania jakością.	
Art. 1 pkt 9 lit c)	ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Sprawozdanie dotyczące każdej oceny, przeprowadzanej zgodnie z ust. 2, przekazywane jest przez dane państwo członkowskie Komisji zgodnie z formatem określonym w sekcji A-I/7 kodu STCW, w okresie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia oceny.”;	T	Art. 82 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	Art. 82. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej: 1) sprawozdanie z niezależnej oceny, o której mowa w ust. 1, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny;	
Art. 1 pkt 10	art. 11 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 11 Wymogi zdrowotne 1. Każde państwo członkowskie ustala normy w zakresie stanu zdrowia marynarzy i procedury wydawania świadectwa zdrowia, zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodu STCW, biorąc pod uwagę odpowiednio sekcję B-I/9 kodu STCW. 2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby osoby odpowiedzialne za ocenę stanu zdrowia marynarzy były lekarzami uznanymi przez to państwo członkowskie do celów badań lekarskich marynarzy, zgodnie z sekcją A-I/9 kodu STCW. 3. Każdy marynarz posiadający dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydane na mocy postanowień konwencji STCW, pełniący służbę na morzu, musi również posiadać ważne świadectwo zdrowia wydane zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodu STCW. 4. Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa zdrowia muszą spełniać następujące warunki: a) mają ukończone co najmniej 16 lat; b) przedstawiają wystarczający dowód tożsamości; oraz c) spełniają stosowne normy stanu zdrowia określone przez dane państwo członkowskie. 5. Świadectwa zdrowia pozostają ważne przez okres najwyżej dwóch lat, chyba że marynarz nie ukończył 18. roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok. 6. Jeżeli okres ważności świadectwa zdrowia wygasa w trakcie rejsu, zastosowanie ma prawidło I/9 załącznika do konwencji STCW. 7. W nagłych przypadkach państwo członkowskie może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia. W takich	T	Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych, trybu uznawania osób za zdolne lub niezdolne do wykonywania pracy oraz rodzajów i częstotliwości wymaganych badań lekarskich (Dz. U. Nr 17, poz.	Cały tekst rozporządzenia	

	przypadkach zastosowanie ma prawo I/9 załącznika do konwencji STCW.”;		80) Art. 57 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. nr 61, poz.258 z późn. zm.) § 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)	Art. 57 ust. 3 pkt 5) osoby poniżej 16 roku życia nie mogą wykonywać pracy na statku. § 6. Osoby ubiegające się o uzyskanie, odnowienie lub wymianę dyplomu lub świadectwa powinny posiadać ważne świadectwo zdolności do wykonywania pracy na statku, o którym mowa w przepisach dotyczących wykonywania pracy na morskich statkach handlowych.	
Art. 1 pkt 11	w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 11 lit a)	tytuł otrzymuje brzmienie: „Przedłużenie ważności dyplomów i świadectw przeszkolenia”;	N			
Art. 1 pkt 11 lit b)	dodaje się ustęp w brzmieniu: „2a. Na potrzeby dalszej praktyki morskiej na pokładzie zbiornikowców, każdy kapitan i oficer musi spełniać wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu oraz jest zobowiązany do wykazania ciągłości kompetencji zawodowych w odniesieniu do zbiornikowców w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat, zgodnie z sekcją A-I/11 punkt 3 kodu STCW.”;	T	§ 71 i 72 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg	§ 71. Na statkach przewożących ładunki niebezpieczne każdy oficer działu pokładowego powinien posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych. § 72. 1. Na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i chemikaliów każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym lub operacyjnym powinien posiadać świadectwo przeszkolenia na zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i chemikaliów stopnia podstawowego. 2. Na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych każdy marynarz zatrudniony na poziomie	

			<p>statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p>	<p>pomocniczym lub operacyjnym powinien posiadać świadectwo przeszkolenia na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych stopnia podstawowego.</p> <p>3. Na zbiornikowcach osoby na stanowiskach kapitana, starszego oficera, starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika powinny posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca.</p> <p>4. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na:</p> <p>1) zbiornikowce do przewozu produktów naftowych powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do przewozu produktów naftowych oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych;</p> <p>2) zbiornikowce do przewozu chemikaliów powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu chemikaliów;</p> <p>3) zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych powinna posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, odbyć co najmniej 3-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcu do gazów skroplonych oraz ukończyć szkolenie stopnia wyższego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych.</p> <p>5. Świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 3, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu pod warunkiem posiadania 3-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia. Datę ważności świadectw ustala się na zasadach określonych w § 81 ust. 4 i 5.</p>	
Art. 1 pkt 11 lit c)	<p>ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Każde państwo członkowskie porównuje standardy kompetencji wymagane od osób ubiegających się o dyplomy wydawane do dnia 1 stycznia 2017 r. z określonymi dla odpowiedniego dyplomu w części A kodu STCW oraz określa w stosunku do osób posiadających takie świadectwa wymóg odbycia odpowiedniego szkolenia</p>	T	<p>§ 84 - 91 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki</p>	<p>Przywołanie przepisów nie jest celowe – w przywołanych paragrafach zawarto szczegółowy opis zasady wymiany dotychczas wydawanych dokumentów na spełniające wymogi aktualnej Konwencji STCW oraz określono stosowne przepisy przejściowe</p>	

	przypominającego lub uaktualniającego lub poddania się odpowiedniej ocenie.”;		Morskiej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)		
Art. 1 pkt 11 lit d)	ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W celu zaktualizowania wiedzy kapitanów, oficerów i operatorów radiowych każde państwo członkowskie zapewnia udostępnianie statkom posiadającym zezwolenie na pływanie pod jego banderą tekstów niedawnych zmian krajowych i międzynarodowych prawideł dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony oraz ochrony środowiska morskiego, przy poszanowaniu art. 14 ust. 3 lit. b) i art. 18.”;	T	§ 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie	§ 11. 1. Statki wyposaża się w niezbędne do prowadzenia nawigacji w czasie danej podróży aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów międzynarodowych i przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu. 2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.	
Art. 1 pkt 12	w art. 13 ust. 2 traci moc;	N			
Art. 1 pkt 13	w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 13 lit a)	W ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu: „f) marynarze zatrudnieni na każdym z ich statków odbyli szkolenia przypominające i uaktualniające zgodnie z wymogami konwencji STCW;	T	Art. 61 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) oraz § 65 ust. 1 i 70 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków	Art. 61. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie. § 65. 1. Każdy członek załogi statku powinien odbyć na statku przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym. § 70. 1. Przed dopuszczeniem do pracy na statku każdy nowo zaokrętowany członek załogi powinien ukończyć, nadzorowane przez wyznaczonego oficera, szkolenia dotyczące zapoznania ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym. Szkolenia powinny być prowadzone w taki sposób, aby nie zakłócały normalnego funkcjonowania statku.	

	g) na pokładzie ich statków istniała zawsze skuteczna komunikacja ustna zgodnie z rozdziałem V, prawidło 14 ust. 3 i 4 SOLAS 74 z późniejszymi zmianami.”;		morskich (Dz. U. poz. 937)	§ 10 ust. 1, § 13 ust. 3 oraz § 14 ust. 3 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie	§ 10. 1. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych i radiowych oraz środków sygnałowych, w które powinien być wyposażony statek morski uprawiający żeglugę międzynarodową, określają postanowienia rozdziałów IV i V Konwencji SOLAS oraz postanowienia części C i D Konwencji o zapobieganiu zderzeniom. § 13. 3. Kapitan statku, za pomocą rozgłośni statkowej lub innych środków łączności wewnętrznej, po sygnale alarmu ogólnego informuje o rodzaju zagrożenia. § 14. 3. Na statku pasażerskim wyznacza się osoby do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia. Osoby te podczas alarmów i w sytuacjach zagrożenia powinny być łatwo identyfikowalne oraz potrafić skutecznie komunikować się z pasażerami w języku, którym posługują się pasażerowie, lub w języku angielskim. W przypadku gdy komunikacja werbalna jest nieskuteczna, osoby te powinny móc porozumieć się z pasażerami przy pomocy innych środków.		
Art. 1 pkt 13 lit b)	<p>Art. 1 pkt 13 lit b) dodaje się ustęp w brzmieniu: „4. Przedsiębiorstwa żeglugowe zapewniają, aby kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro ukończyli szkolenie w zakresie zaznajomienia się, aby zdobyć umiejętności odpowiednie do danego stanowiska oraz pełnionych obowiązków i zadań, biorąc pod uwagę wskazówki w sekcji B-I/14 kodu STCW.”;</p>		Art. 61 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	70 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)	Art. 61. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.	§ 70. 1. Przed dopuszczeniem do pracy na statku każdy nowo zaokrętowany członek załogi powinien ukończyć, nadzorowane przez wyznaczonego oficera, szkolenia dotyczące zapoznania ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną statku, ochroną przeciwpożarową, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym. Szkolenia powinny być prowadzone w taki sposób, aby nie zakłócały normalnego funkcjonowania statku.	

			<p>§ 73 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p>	<p>§ 73. 1. Na statkach pasażerskich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie kierowania tłumem; 2) załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich powinna posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla członków załóg bezpośrednio obsługujących pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich; wymóg nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia; 3) na pokładzie statku uprawnionego do przewozu powyżej 50 pasażerów kapitanowie, starsi mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby wpisane na listę alarmową, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacji zagrożenia na pokładzie statku pasażerskiego powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich; 4) kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie osoby odpowiedzialne za zaokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie otworów w kadłubie zewnętrznym na statkach typu ro-ro powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim typu ro-ro; wymóg nie dotyczy statków pasażerskich w żegludze krajowej do 12 Mm od portu schronienia. <p>2. Osoby ubiegające się o świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, powinny ukończyć odpowiednie szkolenie.</p>	
Art. 1 pkt 14	<p>art. 15 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 15 Zdatność do służby</p> <p>1. Celem zapobiegania zmęczeniu państwa członkowskie:</p> <ol style="list-style-type: none"> a)określają okresy odpoczynku dla personelu wachtowego oraz osób, których obowiązki obejmują wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, zgodnie z ust. 3–13, oraz egzekwują przestrzeganie tych okresów; b)wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, by sprawność osób pełniących wachty nie została osłabiona zmęczeniem 		<p>Art. 57 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. nr 61, poz.258 z późn. zm.)</p>	<p>Art. 57. 1. Czas pracy na statku nie może przekraczać przeciętnie 40 godzin, a w strefie tropikalnej i polarnej 30 godzin, w pięciodniowym tygodniu pracy, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 6 miesięcy.</p> <p>2. Czas pracy na statku będącym w morzu nie może przekraczać 56 godzin w siedmiodniowym tygodniu pracy, a dla pracowników niepełniących wacht - 46 godzin w sześciodniowym tygodniu pracy oraz 12 godzin na dobę.</p> <p>3. Z uwagi na szczególny charakter pracy na morskich</p>	

<p>oraz aby obowiązki były zorganizowane w taki sposób, by pierwsza zmiana na początku rejsu oraz następne zwalnijące ją zmiany były wystarczająco wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków pod wszelkimi innymi względami.</p> <p>2. Celem zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie odpowiednich środków zgodnie z przepisami określonymi w niniejszym artykule.</p> <p>3. Państwa członkowskie biorą pod uwagę zagrożenie wynikające ze zmęczenia marynarzy, zwłaszcza tych, których obowiązki dotyczą bezpieczeństwa i ochrony statku.</p> <p>4. Wszystkie osoby, którym wyznaczono obowiązki oficera odpowiedzialnego za wachtę lub marynarza pełniącego wachtę, oraz osoby, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i ochrony, mają prawo do okresu odpoczynku nie krótszego niż:</p> <p>a) 10 godzin odpoczynku w każdym okresie 24 godzin; oraz</p> <p>b) 77 godzin w każdym okresie 7 dni.</p> <p>5. Godziny odpoczynku można podzielić na nie więcej niż dwa okresy, z czego jeden musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin.</p> <p>6. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 4 i 5 nie muszą być spełnione w przypadku zagrożenia lub w innych nadzwyczajnych warunkach. Musztry, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratunkowe oraz ćwiczenia wymagane na mocy krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz instrumentów międzynarodowych przeprowadza się w sposób, który minimalizuje zakłócenie okresów odpoczynku i nie prowadzi do powstania zmęczenia.</p> <p>7. Państwa członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty wywieszane były w miejscach łatwo dostępnych. Harmonogramy układu się w standardowym formacie w języku roboczym lub w językach roboczych statku oraz w języku angielskim.</p> <p>8. Jeżeli marynarz zostaje wezwany do pracy, na przykład jeśli maszynownia pozostaje bez nadzoru, marynarz otrzymuje odpowiedni kompensacyjny okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zostaje zakłócony wezwaniem do pracy.</p> <p>9. Państwa członkowskie wymagają, aby rejestry codziennych godzin odpoczynku marynarzy były prowadzone w standardowym formacie, w języku roboczym lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, tak aby możliwe były monitorowanie i weryfikacja zgodności z niniejszym artykułem. Marynarze otrzymują kopię rejestru dotyczącą ich samych, którą potwierdza kapitan lub osoba upoważniona przez kapitana oraz marynarzy.</p> <p>10. Niezależnie od przepisów określonych w ust. 3–9 kapitan statku ma prawo żądać od marynarza wykonania dowolnej liczby godzin pracy niezbędnej dla bezpośredniego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku oraz dla celów udzielenia pomocy innym statkom</p>		<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i</p>	<p>statkach handlowych ustala się, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) minimalny czas wypoczynku nie może być krótszy niż 77 godzin na tydzień oraz 10 godzin na dobę; 2) dobowy czas wypoczynku nie może być dzielony na więcej niż dwie części, z których jedna nie może być krótsza niż 6 godzin, a przerwa między nimi nie może być dłuższa niż 14 godzin; 3) czas, w którym odbywają się zbiórki załogi, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze oraz inne ćwiczenia wymagane postanowieniami umów i przepisów międzynarodowych oraz ustawodawstwa krajowego, wlicza się do czasu pracy na statku; 4) młodociani zatrudnieni na statku w celu nauki zawodu nie mogą wykonywać pracy w godzinach nocnych (okres 9 kolejno po sobie następujących godzin, włączając w to czas między godziną 2400 a godziną 500); 5) osoby poniżej 16 roku życia nie mogą wykonywać pracy na statku. <p>4. Praca ponad 40 godzin tygodniowo, a w strefie tropikalnej i polarnej ponad 30 godzin tygodniowo, w okresie rozliczeniowym, o którym mowa w ust. 1, jest pracą w godzinach nadliczbowych.</p> <p>5. Na statku prowadzi się ewidencję czasu pracy, czasu pracy w nocy i czasu wypoczynku po pracy dla każdego pracownika. Ewidencję prowadzi się w języku polskim i angielskim.</p> <p>6. Ewidencja czasu pracy, o której mowa w ust. 5, jest jawna. Pracownik otrzymuje kopię zapisów dotyczących jego osoby potwierdzoną podpisem kapitana lub osoby przez niego upoważnionej.</p>	<p>Całość</p>
--	--	--	--	---------------

	<p>lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Kapitan może zatem zawiesić harmonogram godzin odpoczynku i wymagać od marynarza wykonania niezbędnych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji. Po przywróceniu normalnej sytuacji, jak tylko będzie to możliwe, kapitan zapewnia odpowiedni okres odpoczynku marynarzom, którzy wykonywali pracę w zaplanowanym okresie odpoczynku.</p> <p>11. Uwzględniając odpowiednio ogólne zasady dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz zgodnie z dyrektywą 1999/63/WE, państwa członkowskie mogą poprzez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub procedurę stosowaną przez właściwy organ dopuścić lub zarejestrować układy zbiorowe zezwalające na wyjątki od wymaganych godzin odpoczynku określonych w ust. 4 lit. b) i ust. 5 niniejszego artykułu, pod warunkiem że okres odpoczynku jest nie krótszy niż 70 godzin w każdym okresie 7 dni, przy poszanowaniu ograniczeń określonych w ust. 12 i 13 niniejszego artykułu. Wyjątki takie są w miarę możliwości zgodne z określonymi normami, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopowe lub przyznanie urlopu kompensacyjnego w przypadku marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy pełniących służbę na pokładzie podczas krótkich rejsów. Wyjątki w miarę możliwości uwzględniają wytyczne dotyczące zapobiegania zmęczeniu określone w sekcji B-VIII/1 kodu STCW. Nie dopuszcza się wyjątków od minimalnej liczby godzin wypoczynku przewidzianej w ust. 4 lit. a) niniejszego artykułu.</p> <p>12. Wyjątki, o których mowa w ust. 11, dotyczące tygodniowego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 4 lit. b), nie są dopuszczalne przez okres dłuższy niż dwa następujące po sobie tygodnie. Przerwy między dwoma okresami wyjątków na pokładzie nie mogą być krótsze niż dwukrotność czasu trwania wyjątku.</p> <p>13. W ramach ewentualnych wyjątków od ust. 5, o których mowa w ust. 11, minimalna liczba godzin odpoczynku w dowolnym okresie 24-godzinnym, o których mowa w ust. 4 lit. a), może być podzielona na nie więcej niż trzy okresy odpoczynku, z których jeden musi trwać co najmniej 6 godzin, a żaden z pozostałych dwóch okresów nie może trwać krócej niż jedną godzinę. Przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin. Wyjątki nie mogą wykraczać poza dwa okresy 24-godzinne w każdym 7-dniowym okresie.</p> <p>14. Państwa członkowskie określają, do celów zapobiegania nadużywaniu alkoholu, limit nie wyższy niż 0,05 % stężenia alkoholu we krwi lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu lub odpowiadający ilości alkoholu prowadzącej do takiego stężenia alkoholu w odniesieniu do kapitanów, oficerów i innych marynarzy pełniących wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa środowiska morskiego.”;</p>		<p>wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 194, poz. 1895)</p> <p>Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2012 r., poz.1356)</p>	<p>Art. 46 2. Stan po użyciu alkoholu zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:</p> <p>1) stężenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰ alkoholu albo</p> <p>2) obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³.</p> <p>3. Stan nietrzeźwości zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:</p> <p>1) stężenia we krwi powyżej 0,5‰ alkoholu albo</p> <p>2) obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm³.</p>	
Art. 1 pkt 15	art. 17 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c)wydają dyplomy lub świadectwa, o których mowa w art. 5;”;	T	Art. 71 ust. 1 ustawy z dnia	Art. 71. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 63 oraz art. 70 ust. 1, wydaje dyrektor urzędu morskogo po	

			18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów: 1) (19) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2; 2) zaświadczeń o odbyciu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane; 3) świadectwa przeszkolenia.	
Art. 1 pkt 16	w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 16 lit a)	tytuł otrzymuje brzmienie: „Uznawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia”;	N			
Art. 1 pkt 16 lit b)	ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Marynarze nieposiadający dyplomów wydanych przez państwa członkowskie lub świadectw przeszkolenia wydanych przez państwa członkowskie kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW mogą otrzymać zezwolenie na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego, pod warunkiem że decyzja o uznaniu ich dyplomów i świadectw przeszkolenia została przyjęta zgodnie z procedurami określonymi w ust. 2–6 niniejszego artykułu.”;		Art. 67 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) § 7 ust. 1, 5 i 8 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)	Art. 67. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji uprawniających do zajmowania stanowiska na statku o polskiej przynależności jest potwierdzenie uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa, wydane przez dyrektora urzędu morskiego. 2. Potwierdzenie uznania wydaje się w przypadku dyplomu lub świadectwa wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, które zostało uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych oraz z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo. § 7. 1. Z zastrzeżeniem ust. 5, osoba posiadająca zagraniczny dyplom lub świadectwo wydane na podstawie Konwencji STCW i uznane przez Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) może, po uzyskaniu potwierdzenia uznania dyplomu albo świadectwa, zajmować na morskich statkach handlowych o polskiej przynależności odpowiednie stanowiska określone w rozporządzeniu, z tym że osoba ubiegająca się o stanowiska na poziomie zarządzania - pod warunkiem zdania egzaminu z polskiego prawa morskiego. 5. Potwierdzenie uznania dyplomu, świadectwa lub świadectwa przeszkolenia wydanego przez państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej wydaje się, jeżeli państwo to jest uznane przez Komisję Europejską. 8. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo, wydane	

				przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo uznane w sposób, o którym mowa w ust. 5, może ubiegać się o polski dyplom lub świadectwo na zasadach określonych w rozporządzeniu.	
Art. 1 pkt 16 lit c)	ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: „2. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza w drodze potwierdzenia uznać dyplomy lub świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1, wydane przez państwo trzecie kapitanowi, oficerowi lub operatorowi radiowemu, w celu upoważnienia do pełnienia służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, przedkłada ono Komisji wniosek, wraz z uzasadnieniem, o uznanie tego państwa trzeciego.”;		Art. 67 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)	Art. 67. 4. W uzasadnionych przypadkach, osoby posiadające dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwy organ państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską, z którym nie zawarto porozumienia, o którym mowa w ust. 2, mogą uzyskać potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa na okres nie dłuższy niż 3 miesiące. 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, może przedłożyć Komisji Europejskiej uzasadniony wniosek o uznanie państwa trzeciego innego niż dotychczas uznane.	
Art. 1 pkt 16 lit d)	ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Decyzja w sprawie uznania państw trzecich jest podejmowana przez Komisję. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2, w ciągu osiemnastu miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o uznanie. Państwo członkowskie przedkładające wniosek może zdecydować o uznaniu państwa trzeciego jednostronnie do chwili podjęcia decyzji zgodnie z niniejszym ustępem.”;	N			
Art. 1 pkt 17	art. 20 ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Decyzja w sprawie wycofania uznania jest podejmowana przez Komisję. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2. Zainteresowane państwa członkowskie podejmują właściwe środki w celu wykonania decyzji.”;	N			
Art. 1 pkt 18	art. 22 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa, każdy statek, z wyjątkiem rodzajów statków wyłączonych na podstawie art. 2, w czasie pobytu w portach państw członkowskich podlega kontroli państwa portu przeprowadzanej przez odpowiednio upoważnionych funkcjonariuszy tego państwa członkowskiego celem sprawdzenia, czy wszyscy marynarze służący na pokładzie objęci wymogiem posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia lub dokumentów potwierdzających na mocy konwencji STCW posiadają taki dyplom lub ważne zwolnienie lub też świadectwo przeszkolenia lub dokumenty potwierdzające.”;	T	Art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) § 14 ust. 1 pkt 1, § 25 ust. 1 pkt 3 lit. b oraz pkt 13 załącznika nr 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i	Art. 35. 1. Statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny. § 14. 1. Inspektor podczas przeprowadzania inspekcji wstępnej statku sprawdza: 1) certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia; § 25. 1. Inspektor przeprowadzający inspekcję specjalną zakazuje używania statku, w przypadku gdy występują następujące uchybienia: (...) 3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia osób na nim	

			Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597)	przebywających nie są spełnione wymagania określone w:(...) b) przepisach dotyczących wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy,(...) Załącznik nr 2 (...) 13. Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW	
Art. 1 pkt 19	art. 23 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a)weryfikacji potwierdzającej, że każdy marynarz służący na pokładzie, od którego wymaga się posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW, jest w posiadaniu takiego dyplomu lub ważnego zwolnienia lub też świadectwa przeszkolenia lub przedstawi dokument dowodzący, że wniosek o potwierdzenie uznania dyplomu został złożony organom państwa bandery;”;		§ 14 ust. 1 pkt 1, § 16 ust. 2 pkt 3 i 5, § 25 ust. 1 pkt 3 lit. b oraz pkt 13 załącznika nr 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597)	§ 14. 1. Inspektor podczas przeprowadzania inspekcji wstępnej statku sprawdza: 1) certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia; § 16. 2. Wyraźnymi powodami, o których mowa w ust. 1 pkt 3, jest stwierdzenie, że: (...) 3) istnieją przesłanki, by sądzić, że członkowie załogi statku nie są w stanie komunikować się poprawnie między sobą oraz z lądem, (...) § 25. 1. Inspektor przeprowadzający inspekcję specjalną zakazuje używania statku, w przypadku gdy występują następujące uchybienia: (...) 3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia osób na nim przebywających nie są spełnione wymagania określone w:(...) b) przepisach dotyczących wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy,(...) Załącznik nr 2 (...) 13. Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW.	
Art. 1 pkt 20	w art. 23 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:	N			
Art. 1 pkt 20 lit a)	zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „2. Zdolność marynarzy danego statku do utrzymania norm obowiązujących w zakresie pełnienia wachty i ochrony, odpowiednio do przypadku, zgodnie z wymogami konwencji STCW, jest oceniana zgodnie z częścią A kodu STCW, jeśli istnieją bezsprzeczne powody, aby sądzić, iż normy te nie są zachowywane ze względu na wystąpienie któregośkolwiek z poniższych przypadków:”;	N			
Art. 1 pkt 20 lit b)	lit. d) otrzymuje brzmienie: „d) statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska lub w sposób stwarzający zagrożenie dla ochrony;”;	T	§ 13 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia	§ 13. 1. Czynniki nadrzędne stanowią: 1) zawieszenie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego, 2) informacja lub powiadomienie dotyczące statku ze strony innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa strony Memorandum	

			<p>28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597)</p>	<p>Paryskiego,</p> <p>3) niemożność zidentyfikowania statku w systemie THETIS,</p> <p>4) uczestnictwo statku w kolizji lub wejście na mieliznę w drodze do portu,</p> <p>5) istnienie uzasadnionego podejrzenia, że statek spowodował wycieki lub naruszył przepisy o wyładowywaniu szkodliwych substancji, lub</p> <p>6) manewrowanie przez statek w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny, niestosowanie się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub uprawianie żeglugi niezgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.</p> <p>2. Nieprzewidziane okoliczności stanowią:</p> <p>1) nieprzestrzeganie zaleceń IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie,</p> <p>2) wycofanie uznania organizacji, która wydała świadectwo klasy lub certyfikaty statku, od czasu ostatniej jego inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,</p> <p>3) informacja, o której mowa w art. 55 ustawy, lub zgłoszenie Służby VTS,</p> <p>4) niewywiązanie się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w przepisach dotyczących monitorowania ruchu statków, portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz o ochronie żeglugi i portów morskich,</p> <p>5) informacja, o której mowa w art. 56 ustawy,</p> <p>6) uprzednie zatrzymanie statku, w okresie dłuższym niż 3 miesiące,</p> <p>7) zgłoszenie o posiadaniu przez statek nieusuniętych uchybień, z wyjątkiem statków, których uchybienia powinny zostać usunięte w terminie 14 dni od wyjścia z portu oraz których uchybienia powinny zostać usunięte przed wypłynięciem,</p> <p>8) informacja o problemach z ładunkiem, w szczególności w odniesieniu do statków przewożących materiały niebezpieczne lub szkodliwe,</p> <p>9) eksploatacja statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu, lub</p> <p>10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy.</p>	
--	--	--	---	--	--

Art. 1 pkt 21	<p>dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 25a Informacje do celów statystycznych</p> <p>1. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje wymienione w załączniku V wyłącznie do celów analizy statystycznej. Informacje te nie mogą być używane do celów administracyjnych i prawnych oraz do weryfikacji i są przeznaczone do wyłącznego użytku przez państwa członkowskie i Komisję w prowadzeniu polityki.</p> <p>2. Informacje te są udostępniane Komisji przez państwa członkowskie corocznie w formie elektronicznej i obejmują informacje zarejestrowane do dnia 31 grudnia poprzedniego roku. Państwa członkowskie zachowują wszelkie prawa własności w odniesieniu do informacji w formie danych surowych. Opracowane dane statystyczne, przygotowane na podstawie takich informacji, udostępniane są publicznie zgodnie z przepisami dotyczącymi przejrzystości i ochrony informacji określonymi w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002.</p> <p>3. Aby zapewnić ochronę danych osobowych, państwa członkowskie anonimizują wszystkie dane osobowe określone w załączniku V przy użyciu oprogramowania dostarczonego lub zaakceptowanego przez Komisję przed ich przekazaniem Komisji. Komisja wykorzystuje wyłącznie takie zanonimizowane informacje.</p> <p>4. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by środki służące gromadzeniu, przekazywaniu, przechowywaniu, analizie i rozpowszechnianiu takich informacji opracowane były w sposób umożliwiający wykonanie analizy statystycznej.</p> <p>Do celów akapitu pierwszego Komisja przyjmuje szczegółowe środki w zakresie wymogów technicznych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniego zarządzania danymi statystycznymi. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2.”;</p>	T/N	Art. 1 pkt 33 ustawy zmieniającej ustawę o bezpieczeństwie morskim	<p>w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Dyrektorzy urzędów morskich, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:</p> <p>1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia;</p> <p>2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa;</p> <p>3) potwierdzeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierdzenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierdzenia uznania i ograniczenia.”;</p>	
Art. 1 pkt 22	<p>art. 27 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 27 Zmiana</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 27a, zmieniających załącznik V do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych i odpowiednich elementów zawartości i szczegółów dotyczących informacji, które muszą być przekazywane przez państwa członkowskie, o ile akty te ograniczają się do uwzględnienia zmian do konwencji STCW i kodu STCW i respektują gwarancje w zakresie ochrony danych. Takie akty delegowane nie mogą zmieniać przepisów dotyczących anonimizacji danych wymaganej w art. 25a ust. 3.”;</p>	N			
Art. 1 pkt 23	<p>dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 27a</p>	N			

	<p>Wykonywanie przekazanych uprawnień</p> <p>1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia, o których mowa w art. 27, przekazuje się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 stycznia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dnia 4 kwietnia 2017 r. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 27, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.</p> <p>5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 27 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w ciągu 2 miesięcy od notyfikacji tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o 2 miesiące.”;</p>				
Art. 1 pkt 24	<p>art. 28 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 28</p> <p>Procedura komitetowa</p> <p>1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) powołany rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku niewydania opinii przez komitet Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p>	N			
Art. 1 pkt 25	<p>art. 29 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 29</p> <p>Sankcje</p> <p>Państwa członkowskie ustanawiają systemy sankcji za naruszenie</p>	T	art. 270 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr	Art. 270. § 1. Kto, w celu użycia za autentyczny, podrabia lub przerabia dokument lub takiego dokumentu jako autentycznego używa, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo	

	<p>przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 3, 5, 7, 9–15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 i załącznikiem I oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”;</p>		<p>88, poz. 553, z późn. zm.)</p> <p>art. 43 ust. 1 pkt 1, art. 61, art. 72, art. 75 ust. 2 i ust. 6 – 7, art. 126 pkt 3, art. 127 pkt 5 oraz art. 128 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)</p>	<p>pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.</p> <p>§ 2. Tej samej karze podlega, kto wypełnia blankiet, opatrzony cudzym podpisem, niezgodnie z wolą podpisanego i na jego szkodę albo takiego dokumentu używa.</p> <p>§ 2a. W wypadku mniejszej wagi, sprawca podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.</p> <p>§ 3. Kto czyni przygotowania do przestępstwa określonego w § 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.</p> <p>Art. 43. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że:</p> <p>1) stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska morskiego, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, biorąc pod uwagę stopień stworzonego zagrożenia, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć;</p> <p>Art. 61. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.</p> <p>Art. 72. 1. Jeżeli członek załogi statku lub pilot posiadający dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 63 pkt 1 i 2, art. 70 ust. 1, art. 107 ust. 1 i 2, swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskiego, wobec którego nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską, organ, który wydał dokument kwalifikacyjny, może zawiesić określone w nim uprawnienia, mając na uwadze stopień spowodowanego zagrożenia.</p> <p>2. W przypadku wszczęcia postępowania przez izbę morską, postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zawiesza się na czas postępowania przed izbą morską.</p> <p>6. W przypadku zawieszenia uprawnień organ może wydać, na wniosek zainteresowanego członka załogi statku, dokument potwierdzający kwalifikacje</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>zawodowe do zajmowania stanowiska niższego niż to, do którego uprawniał dotychczasowy dokument, biorąc pod uwagę potencjalne skutki dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających i środowiska morskiego.</p> <p>7. Lista osób, których uprawnienia zostały zawieszane lub w sprawie których izba morska wydała prawomocne orzeczenie, zamieszczana jest na stronie internetowej organu wydającego dokument. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko tej osoby oraz numer, datę wystawienia i ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia.</p> <p>Art. 75. 2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.</p> <p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.</p> <p>7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie: (...)</p> <p>3) obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie, (...)</p> <p>- podlega karze pieniężnej o równowartości do 1000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.</p> <p>Art. 127. 1. Kto: (...)</p> <p>5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień, (...)</p> <p>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.</p> <p>Art. 128. 1. Kapitan, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych, 2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego, (...) <p>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.</p>	
			<p>§ 24 ust. 2 i 3, § 25 ust. 1 pkt 3 lit. b</p> <p>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597)</p>	<p>§ 24. 2. Zatrzymanie statku lub wstrzymanie operacji może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska.</p> <p>3. Szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.</p> <p>§ 25. 1. Inspektor przeprowadzający inspekcję specjalną zakazuje używania statku, w przypadku gdy występują następujące uchybienia: (...)</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia osób na nim przebywających nie są spełnione wymagania określone :w (...) b) przepisach dotyczących wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy, 	
Art. 1 pkt 26	<p>art. 30 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 30</p> <p>Przepisy przejściowe</p> <p>W odniesieniu do tych marynarzy, którzy rozpoczęli zatwierdzoną praktykę morską, zatwierdzony program kształcenia i szkolenia lub zatwierdzony kurs szkoleniowy przed dniem 1 lipca 2013 r., państwa</p>		<p>§ 86 ust. 1 i 2, § 88 ust. 3 i 4, § 89 - 91</p> <p>rozporządzenia Ministra Transportu,</p>	<p>§ 86. 1. Dyplomy wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 47, poz. 445 oraz z 2010 r. Nr 249, poz. 1669) zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.</p>	

	<p>członkowskie mogą do dnia 1 stycznia 2017 r. w dalszym ciągu wydawać, uznawać i potwierdzać dyplomy zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie w wersji obowiązującej przed dniem 3 stycznia 2013 r.</p> <p>Do dnia 1 stycznia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu odnawiać dyplomy i potwierdzenia oraz przedłużać ich ważność zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie w wersji obowiązującej przed dniem 3 stycznia 2013 r.”;</p>		<p>Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937)</p>	<p>2. Dyplomy w żegludze międzynarodowej wydane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, zachowują swoją ważność nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r. i, na wniosek zainteresowanego, podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 82.</p> <p>§ 88. 3. Warunkiem uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej przez osoby, które ukończyły naukę lub studia w morskiej jednostce edukacyjnej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania i rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz wystąpiły z wnioskiem o wydanie dyplomu przed dniem 1 stycznia 2017 r., jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej i świadectwa ratownika oraz 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydanym przez morską jednostkę edukacyjną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w specjalności mechanicznej, z zastrzeżeniem § 90 ust. 2.</p> <p>4. Osoby ubiegające się o wydanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, które rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 stycznia 2013 r., są zwolnione z obowiązku przedkładania książki praktyk przed przystąpieniem do odpowiedniego egzaminu.</p> <p>§ 89. 1. Osoby, które rozpoczęły studia w MJE typu A lub w MJE typu B, lub naukę w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnione z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 12 pkt 2.</p> <p>2. Osoby, które rozpoczęły studia w MJE typu A lub w MJE typu B, lub naukę w MJE typu C, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnione z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 18 pkt 2.</p> <p>3. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcących</p>	
--	---	--	--	---	--

				<p>co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, którzy rozpoczęli studia przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 28 ust. 1 pkt 1.</p> <p>4. Absolwenci MJE typu A lub MJE typu B, kształcących co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej lub elektrycznej wskazanej w certyfikacie uznania, którzy rozpoczęli studia przed dniem 1 lipca 2013 r., są zwolnieni z obowiązku zdania egzaminu, o którym mowa w § 46 ust. 1 pkt 1 oraz § 51 ust. 1 pkt 1.</p> <p>§ 90. 1. Obowiązek przedłożenia świadectwa przeszkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem, o którym mowa w § 28 ust. 1, dotyczy osób, które rozpoczęły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym przed dniem 1 lipca 2013 r.</p> <p>2. Obowiązek przedłożenia świadectwa przeszkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową, o którym mowa w § 46 ust. 1, dotyczy osób, które rozpoczęły szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym przed dniem 1 lipca 2013 r.</p> <p>§ 91. 1. Osoby, które posiadają 6-miesięczną praktykę pływania w żegludze międzynarodowej, nabytą w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 1 stycznia 2012 r., są zwolnione z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 65 ust. 6, i mogą uzyskać świadectwo przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku, o ile wystąpią do dyrektora urzędu morskiego ze stosownym wnioskiem do dnia 31 grudnia 2013 r.</p> <p>2. Osoby, które posiadają 6-miesięczną praktykę pływania w żegludze międzynarodowej w charakterze członka załogi z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony, potwierdzoną przez kapitana statku lub armatora, nabytą w okresie od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 1 stycznia 2012 r., są zwolnione z obowiązku ukończenia szkolenia, o którym mowa w § 65 ust. 7, i mogą uzyskać świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony, o ile wystąpią ze stosownym wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego do dnia 31 grudnia 2013 r.</p>	
Art. 1 pkt 27	art. 33 traci moc;	N			
Art. 1 pkt 28	niniejszy punkt nie dotyczy wersji polskiej;	N			

Art. 1 pkt 29	w załącznikach wprowadza się następujące zmiany:	N		
Art. 1 pkt 29 lit a)	załącznik I do dyrektywy 2008/106/WE zastępuje się załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;	N		
Art. 1 pkt 29 lit b)	w załączniku II do dyrektywy 2008/106/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy;	N		
Art. 1 pkt 29 lit c)	tekst zawarty w załączniku III do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik V do dyrektywy 2008/106/WE.	N		
Art. 2 ust. 1	Bez uszczerbku dla art. 30 dyrektywy 2008/106/WE zmienionej art. 1 pkt 26 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 4 lipca 2014 r. i w odniesieniu do art. 1 pkt 5 niniejszej dyrektywy do dnia 4 stycznia 2015 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.	T	Art. 82 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	T	Art. 82 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)	
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N		
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N		
Załącznik I	Wymogi szkoleniowe Konwencji STCW, o których mowa w art. 3	T	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy	całość

			<p>działu pokładowego (Dz. U. poz. 258),</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz. U. poz. 536),</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 239).</p>		
Załącznik II	<p>Punkt 3 załącznika II otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, z ewentualnym udziałem zainteresowanego państwa członkowskiego, potwierdziła poprzez ocenę tej strony konwencji STCW, która to ocena może obejmować inspekcję infrastruktury i analizę procedur, że spełnione są wymogi konwencji STCW dotyczące standardów kompetencji, szkolenia, wydawania świadectw oraz norm jakości.”.</p>	N			
Załącznik III	Rodzaj informacji przekazywanych komisji do celów statystycznych	T	Art. 1 pkt 33 ustawy zmieniającej	w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:	

TYTUŁ PROJEKTU		Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU/ÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE WPROWADZENIA PRZEPISU
Art. 1 pkt 1	<p>W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.3)) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 3:</p> <p>a) w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym w zakresie przepisów oddziału 2 rozdziału 3 i rozdziału 5 z wyjątkiem art. 86 ust. 3, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,”</p> <p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz stałych platform wiertniczych przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.”;</p>	<p>zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów, które mają zastosowanie do statków o obcej przynależności. Dotychczasowe przepisy mogły wzbudzać wątpliwości w szczególności czy do statków tych miały zastosowanie przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy. Proponowana zmiana ma na celu wyjaśnienie, że w odniesieniu do statków o obcej przynależności należy uwzględniać jedynie w zakresie przepisów oddziału 2 rozdziału 3 i rozdziału 5 z wyłączeniem art. 86 ust. 3 oraz postanowienia umów międzynarodowych. Do zakresu stosowania ustawy wprowadzono również „stałe platformy wiertnicze”. Wynika to z faktu, że pierwsze tego typu obiekty pojawiły się w polskich obszarach morskich w 2014 r. i zaistniała potrzeba uregulowania spraw w zakresie bezpieczeństwa morskiego</p>
Art. 1 pkt 2	<p>„2. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:</p> <p>1) statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia;</p> <p>2) statków rybackich o długości do 24 m;</p> <p>3) statków o wartości historycznej o długości do 45 m;</p> <p>4) jachtów morskich o długości do 24 m;</p> <p>5) paliwa na statkach o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach.”</p>	<p>zmiana ma na celu ujednoczenie nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia „pojemności brutto (GT) statku”, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz.U. z 2014 r. poz. 511).</p>
Art. 1 pkt 3	<p>w art. 5:</p> <p>a) pkt 7 otrzymuje brzmienie: „7) jachcie morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich;”,</p> <p>b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a–10c w brzmieniu:</p>	<p>proponowane zmiany mają na celu:</p> <p>a) zmianę definicji jachtu morskiego (lit. a) przez usunięcie elementu definicji wskazującego na rodzaj napędu tak, aby możliwe było objęcie zakresem ustawy wszystkich jachtów rekreacyjnych i komercyjnych,</p> <p>b) wprowadzenie definicji (lit. b) długości statku i jachtu morskiego oraz definicji pasażera, co ma na celu ujednoczenie definicji stosowanych w przepisach wykonawczych ustawy,</p>

<p>„10a) długości statku – należy przez to rozumieć 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy równoległej do płaszczyzny podstawowej na wysokości równej 85 % wysokości bocznej lub długość mierzoną od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego w płaszczyźnie tej wodnicy, jeżeli długość ta jest większa;</p> <p>10b) długości jachtu morskiego – należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, w szczególności: steru, bukszprytu i odbojnic; w przypadku, gdy tak określona długość jachtu morskiego wynosi 24 m albo powyżej, długość jachtu morskiego określa się jak długość statku;</p> <p>10c) pasażerze – należy przez to rozumieć każdą osobę, z wyjątkiem:</p> <p>a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych na statku lub wykonujących zadania na statku dla jego potrzeb,</p> <p>b) dziecka w wieku poniżej jednego roku życia;”,</p> <p>c) pkt 24 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„24) Memorandum Paryskim – należy przez to rozumieć międzynarodowe porozumienie 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. MliR z 2014 r. poz. 61);”,</p> <p>d) w pkt 33 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:</p> <p>„g) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;”,</p>	<p>c) wprowadzenie do pojęcia „umów międzynarodowych” (lit. d) ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską (RP) w 2013 r. Konwencji o pracy na morzu (Konwencji MLC), a także uaktualnienie miejsca publikacji najnowszej wersji Memorandum Paryskiego (lit. c),</p> <p>d) wprowadzenie pojęcia „stałej platformy wiertniczej” (lit. e) w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy nowego typu obiektów w polskich obszarach morskich.</p>
---	---

	<p>e) dodaje się pkt 37 w brzmieniu: „37) stałej platformie wiertniczej – należy przez to rozumieć jednostkę górnictwą, przeznaczoną do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzoną na dnie morskim na stałe, stanowiącą morską budowlę hydrotechniczną.”</p>	
Art. 1 pkt 4	<p>art. 8 otrzymuje brzmienie: „Art. 8. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze charakter wykonywanych zadań administracji morskiej, liczbę statków o polskiej przynależności oraz liczbę uznanych organizacji już upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, może, w drodze umowy, powierzyć uznanej organizacji wykonywanie określonych zadań administracji morskiej.</p> <p>2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawierana między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i uznaną organizacją, określa w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakres zadań powierzonych uznanej organizacji; 2) szczegółowe prawa i obowiązki stron umowy; 3) warunki współpracy stron umowy. <p>3. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydaje uznanej organizacji upoważnienie do wykonywania określonych w umowie zadań administracji morskiej.</p> <p>4. W upoważnieniu uznana organizacja nie może być upoważniona do wydawania aktów prawa miejscowego oraz nakładania kar.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zawiesić upoważnienie uznanej organizacji w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) stwierdzenia, że jej działanie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego, przy zastosowaniu kryteriów określonych w załączniku nr 1 do decyzji Komisji z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji 	zmiana brzmienia art. 8 ustawy wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia oraz uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie kryteriów upoważniania, zawieszania i cofania upoważnienia.

	<p>działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego (Dz. Urz. UE L 162 z 25.06.2009, str. 6);</p> <p>2) niespełnienia przez uznaną organizację kryteriów, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 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, z późn. zm.);</p> <p>3) nieusunięcia przez uznaną organizację nieprawidłowości stwierdzonych w ramach nadzoru organów administracji morskiej nad uznaną organizacją;</p> <p>4) braku statków o polskiej przynależności w rejestrze uznanej organizacji w okresie ostatnich 2 lat.</p> <p>6. Wznowienie upoważnienia następuje na wniosek uznanej organizacji po ustaniu przyczyn powodujących jego zawieszenie oraz przeprowadzeniu audytu organów administracji morskiej potwierdzającego ustanie tych przyczyn.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie uznanej organizacji w przypadku utraty przez nią uznania Komisji Europejskiej.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, a także IMO, o zawieszeniu albo cofnięciu upoważnienia uznanej organizacji, wraz z uzasadnieniem.</p> <p>9. Organy administracji morskiej sprawują nadzór nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej. W ramach sprawowanego nadzoru organy administracji morskiej :</p> <p>1) przeprowadzają audyty centrali lub oddziału uznanej organizacji nie rzadziej niż co 2 lata;</p> <p>2) przeprowadzają inspekcje doraźne, o których mowa w art. 20</p>	
--	---	--

	<p>ust. 2 pkt 3 ustawy;</p> <p>3) opiniują opracowane przez uznaną organizację projekty przepisów klasyfikacyjnych, procedur nadzoru nad statkami oraz projekty zmian do takich przepisów i procedur.</p> <p>10. Uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań administracji morskiej przekazuje corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z realizacji zadań powierzonych umową.</p> <p>11. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej sprawozdanie z czynności wykonanych w ramach nadzoru, najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym czynności te przeprowadzono.</p> <p>12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none">1) minimalny zakres postanowień umowy zawieranej między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją,2) szczegółowy sposób i tryb sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej,3) szczegółowy zakres informacji zawartych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 9; <p>– mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa statków o polskiej przynależności oraz właściwe wykonywanie powierzonych zadań przez uznane organizacje, a także postanowienia umów międzynarodowych i rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji, rezolucji IMO MSC.349(92) Kodeks dla uznanych organizacji (RO Code) z wyłączeniem sekcji 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 i 3.9.3.3 części 2 tego Kodeksu oraz rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania</p>	
--	---	--

	instrumentów prawnych IMO z wyłączeniem sekcji 16.1, 18.1 i 19 części 2 tego Kodeksu.”;	
Art. 1 pkt 5	<p>w art. 9 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej składa co najmniej raz na 7 lat do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej wnioski o przeprowadzenie audytu IMO zgodnie z przepisami IMO dotyczącymi systemu audytu państw członkowskich IMO7). Po przeprowadzeniu audytu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej publikuje jego wyniki na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra w Biuletynie Informacji Publicznej oraz nadzoruje usunięcie stwierdzonych uchybień.</p> <p>2. Urzędy, służby i inne podmioty realizujące zadania i obowiązki wynikające z rezolucji IMO A.1070(28) Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO6), poddaje się audytowi IMO w zakresie wypełniania tych obowiązków.”;</p>	zmiany w art. 9 ustawy dotyczą aktualizacji odnośników do obowiązujących przepisów IMO.
Art. 1 pkt 6	<p>w art. 11:</p> <p>a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku określonym w:”</p> <p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Wymagań określonych w Konwencji MLC, dotyczących warunków zakwaterowania i zaplecza rekreacyjnego, mogą nie spełniać statki zbudowane przed dniem 20 sierpnia 2013 r., które spełniają wymagania określone w:</p> <p>1) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);</p>	zmiany w art. 11 ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która rewiduje wymienione w dotychczasowym art. 11 ust. 2 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) w ten sposób, że utraciły one moc obowiązującą w stosunku do RP, przy czym w przypadku statków zbudowanych przed dniem wejścia w życie Konwencji MLC wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków określone w Konwencjach nr 92 i 133 ILO będą pozostawać w mocy w zakresie, w jakim miały zastosowanie przed tą datą. Zmiany te mają także na celu uzupełnienie delegacji do wydania rozporządzenia o sposób uznawania przepisów technicznych. Dodana została również możliwość dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do uznania, w drodze rozporządzenia, przepisów technicznych w zakresie budowy stałych platform wiertniczych, w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy nowego typu obiektów w polskich obszarach morskich.

	<p>2) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512).”,</p> <p>c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie budowy statków podlegających umowom międzynarodowym i stałych platform wiertniczych, ich urządzeń i wyposażenia, wydawane przez organizację, w przypadku gdy zapewniają one bezpieczeństwo tych statków i platform.”,</p> <p>d) w ust. 3: – wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: "Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków i stałych platform wiertniczych oraz życia i zdrowia osób na tych statkach i platformach, może, w drodze rozporządzenia:", – uchyla się pkt 1, – pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) określić szczegółowe warunki i sposób uznawania przepisów technicznych wydanych przez organizację, za spełniające wymagania bezpieczeństwa, mając na uwadze posiadane uznanie Komisji Europejskiej przez tę organizację;”;</p>	
Art. 1 pkt 7	<p>w art. 14:</p> <p>a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Statek wyposażony w urządzenie systemu AIS powinien utrzymywać je w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe lub przepisy IMO stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie urządzenia systemu AIS w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa lub ochrony</p>	<p>zmiana stanowi uzupełnienie ust. 2 w art. 14 ustawy, co wynika z konieczności uzupełnienia implementacji dyrektywy 2009/17/WE, prawidła 19.2.4.7 Rozdziału V Konwencji SOLAS, a także Rezolucji IMO A.917(22) przyjętej w dniu 29 listopada 2001 r.- Wytyczne w sprawie użytkowania statkowych urządzeń Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS) (zmienionej Rezolucją IMO A.956(23))</p>

	<p>statku.”,</p> <p>b) po ust. 2 dodaje się w ust. 2a w brzmieniu: „2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, jeżeli statek znajduje się w obszarze obowiązkowego systemu meldunkowego lub rozgraniczenia ruchu, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu urządzenia systemu AIS właściwy organ nadzorujący ruch statków w tym obszarze oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia tego urządzenia.”;</p>	
Art. 1 pkt 8	<p>w art. 17:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. Dla stacji atestacji mających siedzibę:</p> <p>1) na obszarze województwa zachodniopomorskiego lub pomorskiego, w powiatach: kołobrzeskim, świdwińskim, drawskim, wałeckim, koszalińskim, sławieńskim, szczecineckim, białogardzkim, słupskim, bytowskim, człuchowskim, lęborskim oraz chojnickim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku;</p> <p>2) na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w powiatach: świnoujskim, polickim, gryfińskim, kamieńskim, gryfickim, goleniowskim, stargardzkim, pyrzyckim, myśliborskim, choszczeńskim, łobeskim oraz szczecińskim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie;</p> <p>3) na obszarze województwa pomorskiego, w powiatach: puckim, wejherowskim, kartuskim, kościerskim, gdańskim, starogardzkim, tczewskim, kwidzyńskim, malborskim, sztumskim, nowodworskim, gdyńskim oraz sopockim – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.</p> <p>1b. Dla stacji atestacji mających siedzibę na obszarze województw:</p> <p>1) warmińsko–mazurskiego, mazowieckiego, podlaskiego, lubelskiego oraz podkarpackiego – właściwym jest Dyrektor</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie właściwego podziału odpowiedzialności za nadzór dyrektorów urzędów morskich nad stacjami atestacji znajdującymi się na terenie kraju. Obecnie nie jest możliwy podział terytorialny działania dyrektorów urzędów morskich na obszarze całego kraju, ponieważ zakres ich działalności określa ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Jednak mając na uwadze art. 44 ust. 1 ww. ustawy, możliwe jest ustanowienie w przepisie szczególnym innego zakresu właściwości dyrektorów urzędów morskich, co jest proponowane w przedmiotowym art. 1 pkt 8. Dodatkowo, zgodnie z uwagami zgłoszonymi w trakcie uzgodnień międzyresortowych, przez dodanie zmiany art. 17 ust. 2 zmienianej ustawy, uzupełniono przepisy w zakresie odnawiania i rozszerzania uznania stacji atestacji, których brakowało w obowiązujących przepisach.</p>

	<p>Urzędu Morskiego w Gdyni,</p> <p>2) kujawsko–pomorskiego, łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego oraz małopolskiego – właściwym jest dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku,</p> <p>3) lubuskiego, wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego – właściwym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.”,</p> <p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania, dokonuje się w drodze decyzji, po przeprowadzeniu kontroli polegającej na sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie bazy technicznej stacji atestacji oraz kwalifikacji jej personelu. Potwierdzeniem uznania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania jest świadectwo uznania.”,</p> <p>c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat na podstawie pozytywnych wyników kontroli. Świadectwo podlega potwierdzeniu corocznie w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej świadectwa do trzech miesięcy po upływie tej daty.”,</p> <p>d) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) szczegółowe warunki i tryb uznawania, odnowienia uznania i zmiany zakresu uznania usług stacji atestacji,”;</p>	
Art. 1 pkt 9	<p>po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu: „Art. 18a. Organ inspekcyjny wykonuje zadania „organu administracji” w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 oraz dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).”;</p>	<p>proponowane zmiany mają na celu uporządkowanie spraw związanych z recyklingiem statków uregulowanych wprost w rozporządzeniu UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków, przez bezpośrednio wskazanie, że w Polsce „organem administracji” w rozumieniu ww. rozporządzenia jest dyrektor urzędu morskiego..</p>
Art. 1 pkt	<p>w art. 20:</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie</p>

10	<p>a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, w okresie trzech miesięcy przed lub trzech miesięcy po drugiej lub trzeciej dacie rocznicowej certyfikatu, i zastępującej odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną, a w przypadku statków niepodlegających inspekcjom rocznym przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;”,</p> <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Typy i rodzaje statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich pojemności brutto (GT), długości, przeznaczenia i sposobu eksploatacji, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.”;</p>	<p>ustawy możliwości określenia typów i rodzajów statków, które nie podlegają poszczególnym rodzajom inspekcji. Zgodnie z proponowanym ust. 1a szczegółowe przepisy w tym zakresie, odnoszące się tylko do statków niekonwencyjnych, zostaną określone w przepisach wykonawczych.</p>
Art. 1 pkt 11	<p>art. 22 otrzymuje brzmienie: „Art. 22. 1. W ramach inspekcji państwa bandery: 1) statek pasażerski oraz statek inny niż pasażerski o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, podlega audytowi: a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego, b) pośredniemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem w związku z upływem jego ważności, d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami; 2) armator statku, o którym mowa w pkt 1, podlega audytowi: a) wstępnemu – przeprowadzanemu w celu wydania</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy określenia typów i rodzajów statków, które podlegają poszczególnym rodzajom audytów. Dodatkowo, w związku z objęciem zakresem stosowania ustawy stałych platform wiertniczych znajdujących w polskich obszarach morskich, wprowadzono obowiązek stosowania Kodeksu ISM w odniesieniu do tego typu obiektów.</p>

	<p>dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego,</p> <p>b) rocznemu – przeprowadzanemu w celu potwierdzenia ważności dokumentu zgodności, corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej do trzech miesięcy po upływie tej daty,</p> <p>c) odnowieniowemu – przeprowadzanemu w celu wydania nowego dokumentu zgodności w związku z upływem jego ważności,</p> <p>d) dodatkowemu – przeprowadzanemu w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w okresach między audytami.</p> <p>2. Audyt dodatkowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d oraz ust. 1 pkt 2 lit. d, może być przeprowadzony również po zatrzymaniu statku, w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania.</p> <p>3. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do stałych platform wiertniczych znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz przedsiębiorców odpowiedzialnych za ich eksploatację.”;</p>	
Art. 1 pkt 12	<p>po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 22a. 1. W przypadku gdy jacht morski jest używany do żeglugi morskiej zgodnie z opracowaną przez armatora instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego, organ inspekcyjny podczas inspekcji weryfikuje prawidłowość opracowania instrukcji.</p> <p>2. Instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego powinna zawierać informacje dotyczące armatora jachtu morskiego, rodzajów prowadzonej działalności i uprawianej żeglugi oraz związanego z nimi ryzyka, systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur postępowania, pozwalające na wdrożenie i utrzymywanie tego systemu.</p> <p>3. Szczegółowe elementy, jakie powinna zawierać instrukcja oraz wytyczne dotyczące jej sporządzania oraz stosowania,</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy kwestii dotyczących inspekcji jachtów morskich, w tym wprowadzenia możliwości eksploatacji jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa jachtu. Obecnie brak jest przepisów w tym zakresie.</p>

	<p>określają przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 5.</p> <p>4. Organ inspekcyjny sprawdza, czy używanie jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą.”;</p>	
<p>Art. 1 pkt 13</p>	<p>w art. 23:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Organ inspekcyjny wydaje, na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty lub karty bezpieczeństwa, określone na podstawie ust. 4 i 5. W certyfikatach i kartach bezpieczeństwa ustala się okres ich ważności.”,</p> <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W przypadku niezgłoszenia statku do inspekcji w terminach wynikających z art. 20 ust. 1 pkt 1–4 lub negatywnego wyniku inspekcji, certyfikat traci ważność.”,</p> <p>c) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wydanie lub potwierdzenie ważności certyfikatu, karty bezpieczeństwa, dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego”,</p> <p>d) dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia: 1) rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa, 2) elementy, które powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania,</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności ustanowienia upoważnienia do wydania rozporządzenia w celu wydania osobnego rozporządzenia w zakresie inspekcji jachtów morskich, co nie było możliwe na podstawie upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy ze względu na fakt, że jachty nie podlegają wszystkim rodzajom inspekcji określonych dla statków morskich.</p>

	<p>3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą,</p> <p>4) wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego – kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa jachtów morskich, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery.”;</p>	
<p>Art. 1 pkt 14</p>	<p>w art. 26:</p> <p>a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów jachtów komercyjnych jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności w zakresie przeglądów technicznych. 2b. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 2a, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc w szczególności pod uwagę zakres realizowanych zadań przez podmiot przeprowadzający przeglądy jachtów komercyjnych.”,</p> <p>b) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie, jeżeli podmiot nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2 i 2a.”;</p>	<p>proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy wprowadzenia obowiązku ubezpieczenia podmiotu upoważnionego po przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów komercyjnych. Obowiązki takiego ubezpieczenia będą podlegały podmioty, które będą przeprowadzały przeglądy techniczne jachtów komercyjnych. Jest to bezpośrednio związane z faktem, że odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniedbanie podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów jachtów służących do prowadzenia działalności gospodarczej, jest znacząco większa niż w przypadku jachtów przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji na użytek prywatny, a więc niekomercyjnie. Zgodnie z opinią Ministerstwa Finansów, w związku z przyjętymi regulacjami dotyczącymi obowiązkowych ubezpieczeń OC tzw. zawodowych, należy wskazać, iż określenie wprost w ustawie obowiązku ubezpieczenia, wiąże się z koniecznością zastosowania pozostałych reguł dotyczących ww. ubezpieczeń obowiązkowych. Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w odniesieniu do umów ubezpieczeń obowiązkowych wynikających z przepisów odrębnych ustaw, szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz</p>

		minimalną sumę gwarancyjną określają odrębne przepisy. Jak wynika z dotychczasowej praktyki legislacyjnej, wiąże się to, co do zasady, z koniecznością zapisania delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej do określenia szczegółowego zakresu ubezpieczenia, minimalnej sumy gwarancyjnej i terminu powstania obowiązku.
Art. 1 pkt 15	<p>w art. 28:</p> <p>a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „W przypadku zmiany przynależności statku o długości co najmniej 24 m, z obcej na polską, dyrektor urzędu morskiego:”,</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Izba morską, w ramach postępowania rejestrowego statku o obcej przynależności o długości co najmniej 24 m, przed wpisem do polskiego rejestru okrętowego informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu morskiego dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 i 2. Wpisu statku do rejestru dokonuje się na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskiego stwierdzającej spełnienie przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania statku do rejestru.”;</p>	proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów statków o długości poniżej 24 m, które ze względu na swoją wielkość nie podlegają przepisom umów międzynarodowych.
Art. 1 pkt 16	<p>w art. 36 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Do obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego bierze się pod uwagę wyłącznie zawinięcia statków do polskich portów z wyłączeniem statków, które zawijały jedynie na kotwiczowiska.”;</p>	proponowana zmiana ma na celu uregulowanie obecnie obowiązującej praktyki, zgodnie z którą RP raportuje zawinięcia statków jedynie do polskich portów, a nie na kotwiczowiska. Obecnie brak takiego doprecyzowania doprowadza do niezgodności liczby zawinięć statków raportowanych przez RP z informacjami będącymi w posiadaniu Komisji Europejskiej (KE) uzyskiwanymi z europejskiego systemu SafeSeaNet.
Art. 1 pkt 17	<p>po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu: „Art. 41a. 1 Organ inspekcyjny powiadamia armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku podlegającego</p>	proponowana zmiana zapewni skuteczniejsze wykonanie zobowiązań inspekcyjnych, wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli

	<p>inspekcji o braku możliwości jej przeprowadzenia z powodu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakresu lub charakteru prac remontowych prowadzonych na statku lub 2) braków w obsadzie załogi spowodowanych czasowym wyłączeniem statku z eksploatacji. <p>2. Armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, o którym mowa w ust. 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnia, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku przewidziany został czas wystarczający na przeprowadzenie inspekcji: 2) powiadamia organ inspekcyjny o gotowości statku do inspekcji co najmniej na 24 godziny przed planowanym wyjściem statku z portu.”; 	<p>przeprowadzanej przez państwo portu w stosunku do statków poddawanych pracom remontowym, a które stanowią znaczny udział w ogólnej liczbie przeprowadzanych inspekcji. Ponadto przyczyniłoby się do zmniejszenia kosztów inspekcji, ponieważ inspektorzy nie udawaliby się wielokrotnie na statek, który jest nieprzygotowany do inspekcji.</p>
Art. 1 pkt 18	<p>w art. 43 ust. 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„9. W przypadku, gdy decyzja, o której mowa w ust. 6, podejmowana jest z powodu niespełniania przez statek przepisów IMO8) w sprawie programu rozszerzonych inspekcji w odniesieniu do przeglądów masowców i zbiornikowców albo w zakresie dokumentacji statku, albo z powodu wad konstrukcyjnych lub uchybień w tym zakresie, organ inspekcyjny może wymagać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości poszycia kadłuba statku zanim statek opuści port, w którym został zatrzymany.”;</p>	<p>proponowane zmiany dotyczą aktualizacji odnośnika do obowiązujących przepisów IMO.</p>
Art. 1 pkt 19	<p>art. 60 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 60. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej szczegółowe informacje dotyczące liczby inspektorów inspekcji państwa portu, wymagane przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami.”</p>	<p>proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie zakresu informacji, jakie są wymagane do przekazywania do KE, zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2009/16/WE. Obecnie przekazywana jest również informacja o liczbie zawinięć statków do polskich portów, która jest dostępna bezpośrednio w systemie SafeSeaNet i nie ma potrzeby jej ponownego przekazywania w okresowych raportach.</p>

Art. 1 pkt 20	po art. 61 dodaje się art. 61a w brzmieniu: „Art. 61a. Ilekroć w przepisach niniejszego rozdziału jest mowa o żegludze przybrzeżnej należy przez to rozumieć podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej.”;	proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie definicji „żegluga przybrzeżnej” w zakresie przepisów rozdziału „Kwalifikacje i skład załogi”.
Art. 1 pkt 21	w art. 62 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w: 1) 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, z późn. zm.9)), zwanej dalej „Konwencją STCW”; 2) Konwencji SOLAS; 3) Konwencji MLC; 4) przepisach ustawy. 2. Kwalifikacje członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żegluga nieobjęte Konwencją STCW regulują przepisy o ochronie żegluga i portów morskich.”;	proponowane zmiany ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która uchyla wymienione w art. 62 ust. 1 obecnej ustawy Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO)
Art. 1 pkt 22	w art. 64: a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim. 3. Obowiązek zdania egzaminu kwalifikacyjnego na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną nie dotyczy osób posiadających dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający uzyskanie zakładanych efektów kształcenia, jeżeli egzamin dyplomowy spełnia warunki do uznania go za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie	proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu i wprowadza brzmienie wskazujące na właściwy cel obowiązującego przepisu, gdzie chodziło o osoby ubiegające się o dyplomy, a nie osoby już posiadające te dyplomy. Doprecyzowano również, na jakich warunkach egzamin dyplomowy zdawany na uczelni morskiej, może być uznany za równoważny z egzaminem przed CMKE – stanowiło to niezgodność z przepisami UE w zakresie braku nadzoru nad egzaminem dającym kwalifikacje na podstawie Konwencji STCW. Ponadto wprowadzono przepis, umożliwiający cudzoziemcom ubieganie się o polski dyplom lub świadectwo, jeśli spełniają przepisy ustawy określone w projektowanych ust. 6-9.

	<p>operacyjnym.”,</p> <p>b) dodaje się ust. 4-9 w brzmieniu:</p> <p>„4. Egzamin dyplomowy uznaje się za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none">1) uczelnia zapewniła możliwość udziału przedstawiciela Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w składzie komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin,2) egzamin składa się z co najmniej 1 pytania z każdej funkcji wskazanej w wymaganiach egzaminacyjnych na poziomie operacyjnym odpowiednim do kierunku i specjalności studiów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy;3) przewodniczącemu Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej przekazano informacje dotyczące egzaminu dyplomowego. <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb uznania egzaminu dyplomowego w uczelni, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym oraz sposób rejestracji wyników tych egzaminów, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone na podstawie art. 74 ust. 4 oraz zapewnienie właściwego poziomu wykształcenia osób ubiegających się o dyplomy.</p> <p>6. Obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.</p>	
--	--	--

	<p>7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, powinna ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>8. Obywatel państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none">1) w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania – ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;3) w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika - ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. <p>9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 i 8, weryfikację posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morska jednostka edukacyjna, w której osoba ta odbyła szkolenie.”;</p>	
--	---	--

Art. 1 pkt 23	w art. 68 w pkt 2 dodaje się przecinek i pkt 3 i 4 w brzmieniu: „3) wzory zaświadczeń o pełnieniu wachty nawigacyjnej lub maszynowej, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3, wzory zaświadczeń potwierdzających odbycie lub zaliczenie praktyki pływania, 4) rodzaje uprawnień zawodowych wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych”;	proponowana zmiana wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia w celu umożliwienia określenia niezbędnych wzorów dokumentów oraz wpisania do nich uprawnień zawodowych z nich wynikających. Jest to szczególnie ważne w aspekcie zapewnienia przez administrację morską jednolitych wzorów dokumentów wykorzystywanych w procesie uzyskiwania kwalifikacji zawodowych.
Art. 1 pkt 24	po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu: „Art. 68a. 1. Dyplomy w żegludze przybrzeżnej wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego będącego stroną Konwencji STCW, zgodnie ze zdefiniowaną przez te państwa żegluga przybrzeżną, uznaje się za równoważne z dokumentami, o których mowa w art. 63 pkt 1, jeżeli zawarte zostało porozumienie między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a państwami członkowskimi Unii Europejskiej oraz państwami trzecimi będącymi stronami Konwencji STCW określające szczegółowy obszar uprawiania takiej żeglugi oraz inne warunki dotyczące tej żeglugi. 2. W przypadku potwierdzania kwalifikacji wynikających z dyplomów w żegludze przybrzeżnej, o których mowa w art. 67 ust. 1, w potwierdzeniu dyplomu wskazuje się obszary morskie, na których uprawiana jest żegluga przybrzeżna, zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w ust. 1.”;	na podstawie art. 1 pkt 6 dyrektywy 2012/35/UE państwa członkowskie zawierają umowy z państwami stronami konwencji STCW oraz między sobą, na podstawie których statki uprawiające żegluga przybrzeżną, określoną w konwencji STCW, mogą wpływać w rejon żeglugi przybrzeżnej innego państwa. Celem tych umów jest umożliwienie statkowi operowania w rejonie żeglugi przybrzeżnej innego państwa bez dodatkowych wymogów. W celu prawidłowego transponowania dyrektywy 2012/35/UE konieczne jest wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy dotyczących sposobu zawierania takich umów, wskazania podmiotu upoważnionego do ich zawarcia a także trybu akceptacji dokumentów kwalifikacyjnych upoważniających do zajmowania stanowisk na statkach uprawiających żegluga przybrzeżną, wydanych przez inne państwa.
Art. 1 pkt 25-26	25) art. 69 otrzymuje brzmienie: „Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są: 1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo 2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt	proponowane zmiany stanowią doprecyzowanie obowiązujących przepisów, w szczególności przez wskazanie rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy, gdzie określone będą wymagania w zakresie przeszkoleń STCW, a nie nakładanie na wszystkich członków załóg jachtów komercyjnych obowiązku posiadania przeszkoleń, o których mowa w przepisach rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4. Dodatkowo uzupełniono delegację ustawową do wydania rozporządzenia o możliwość określenia wzorów dokumentów wykorzystywanych w procesie audytowania ośrodków szkoleniowych.

	<p>1, 2 i 5.</p> <p>2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych powinni posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 70 ust. 4.”;</p> <p>26) w art. 70:</p> <p>a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. W celu uzyskania dyplomu lub świadectwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest odbycie szkolenia lub przeszkolenia, a w przypadku dyplomu dodatkowo praktyki pływania i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>3. Szkolenia i przeszkolenia, o których mowa w ust. 2, są prowadzone przez ośrodki uznane i nadzorowane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW oraz ustawy przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.”,</p> <p>b) w ust. 5: – pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń,”;</p> <p>– dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia audytów ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych”.</p>	
Art. 1 pkt 27	<p>w art. 71:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Dokumenty, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 oraz art. 78 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu morskiego po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie listy dokumentów, które musi złożyć do dyrektora urzędu morskiego, osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego. Proponuje się również umożliwienie dyrektorom urzędów morskich w porozumieniu z przewodniczącym CMKE analizować praktykę pływania, która ściśle nie</p>

	<p>1) zaświadczenia o zdaniu odpowiedniego egzaminu albo dyplomu ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, w przypadku, gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z 64 ust. 4;</p> <p>2) zaświadczeń o ukończeniu szkoleń i praktyk pływania, jeżeli są wymagane;</p> <p>3) świadectwa przeszkolenia;</p> <p>4) potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2.",</p> <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. Dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z przewodniczącym Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, może wyrazić zgodę na uzyskanie dokumentu, o którym mowa w art. 63 pkt 1 lub 2, przez osobę, której rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiada ściśle określonym wymaganiom dotyczącym praktyki do uzyskania tego dokumentu, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego i zachowany zostanie poziom bezpiecznego uprawiania żeglugi.</p> <p>1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.”,</p> <p>c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia jest ważne przez okres 5 lat od dnia ukończenia szkolenia.</p> <p>2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na</p>	<p>odpowiada wymaganiom do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego. Takie rozwiązanie jest konieczne z uwagi na pojawiające się nowe typy i rodzaje statków, które muszą być obsługiwane przez wykwalifikowany personel a dodatkowo posiadający morskie kwalifikacje zawodowe. Wymagania do uzyskania każdego z dokumentów są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy. Przypadki takie są sporadyczne, ale wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli utrzymać kwalifikacje zawodowe (wydawane terminowo na okres 5 lat) marynarzom, którzy pełnią służbę na takich nietypowych jednostkach pływających. Proponuje się także wprowadzić ograniczenie ważności zaświadczeń o ukończeniu szkoleń do 7 lat po ukończeniu szkolenia, aby zapewnić, że osoby ubiegające się o kwalifikacje morskie będą posiadały aktualną wiedzę.</p>
--	--	---

	<p>poziomie operacyjnym lub zarządzania, w przypadku, gdy egzamin na uzyskanie tego dyplomu został uznany za równoważny, zgodnie z 64 ust. 4, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od daty ukończenia tych studiów.”,</p> <p>d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Dyrektor urzędu morskiego przed wydaniem dokumentów, o których mowa w art. 63, art. 70 ust. 1 i art. 78 ust. 2, sprawdza autentyczność i ważność dokumentów określonych w ust. 1.”;</p>	
Art. 1 pkt 28	<p>w art. 74:</p> <p>a) w ust. 2 część wspólna otrzymuje brzmienie: „– uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”;</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Morską jednostkę edukacyjną uznaje się, jeżeli jej programy szkoleń, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry odpowiadają wymaganiom określonym w Konwencji STCW, a także jeżeli posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością oraz rejestruje szkolenia i przeszkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).”,</p> <p>c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Morska jednostka edukacyjna może zostać uznana w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, jeżeli jej baza szkoleniowa odpowiada wymaganiom określonym w przepisach ustawy lub Konwencji STCW.”,</p> <p>d) dodaje się ust. 5-7 w brzmieniu: „5. W przypadku prowadzenia szkoleń na poziomie operacyjnym z wykorzystaniem książki praktyk, zawierającej informacje i</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie przepisów doprecyzowujących obowiązującą obecnie praktykę rejestrowania szkoleń i przeszkoleń w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), uznawania morskich jednostek edukacyjnych w zakresie przeprowadzania egzaminów praktycznych oraz określenie jednolitego wzoru książki praktyk, który obecnie funkcjonuje jedynie na poziomie wytycznych ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Określono też stosowanie książek praktyk przez morskiej jednostki edukacyjne w celu nadzoru nad praktykami szkolonych osób, Dodano również upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych.</p>

	<p>zadania dotyczące praktyki pływania stanowiącej integralną część szkolenia, morska jednostka edukacyjna jest obowiązana do nadzorowania praktyki pływania realizowanej zgodnie z tą książką i dokonania zaliczenia tej książki.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory książek praktyk w dziale pokładowym i maszynowym mając na uwadze integralność szkolenia teoretycznego i praktycznego na poziomie operacyjnym.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki prowadzenia poszczególnych szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowe warunki przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW”;</p>	
Art. 1 pkt 29	<p>w art. 75:</p> <p>a) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.”,</p> <p>b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu: „8a. Potwierdzenie uznania wymaga formy pisemnej. 8b. Za wydanie certyfikatów, o których mowa w ust. 8, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”;</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów i certyfikatów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie wynikał wprost z przepisów ustawy. Doprecyzowano również, że wydawane są dwa rodzaje certyfikatów dla morskich jednostek edukacyjnych – certyfikat uznania lub certyfikat zmiany zakresu uznania.</p>
Art. 1 pkt 30	<p>w art. 76:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W audytach, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, mogą uczestniczyć obserwatorzy i eksperci wskazani przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”,</p>	<p>29. art. 1 pkt 30 – proponowane zmiany mają na celu: a) umożliwienie udziału w audytach morskich jednostek edukacyjnych (MJE) ekspertom, którzy nie spełniają wszystkich wymagań, jakie muszą spełniać audytorzy MJE, ale których wiedza ekspercka może być przydatna lub niezbędna do właściwego przeprowadzania audytu (lit.</p>

	<p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę z zakresu zagadnień objętych Konwencją STCW, kwalifikacje i doświadczenie w zakresie prowadzenia audytów, podając ich imię i nazwisko.”,</p> <p>c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Wydatki na wynagrodzenia, koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w związku z audytami, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, są finansowane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. 2b. W przypadku audytów, o których mowa w art. 75 ust. 1 i 2, przeprowadzanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, morska jednostka edukacyjna zwraca ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej koszty przejazdu i pobytu audytorów i ekspertów w terminie 30 dni od otrzymania sprawozdania z audytu.”,</p> <p>d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Audytorom za przeprowadzenie audytu i ekspertom za uczestniczenie w audycie przysługuje wynagrodzenie.”,</p> <p>e) w ust. 4: - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu uznania, potwierdzania uznania, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych,”; - w pkt 3 dodaje się przecinek i pkt 4 i 5 w brzmieniu: „4) wysokość i warunki wynagradzania członków zespołu audytującego oraz ekspertów, w zależności od zakresu przeprowadzanego audytu,</p>	<p>a, b i d), b) właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie był wprost opisany w przepisach ustawy, a także wprowadzenie przepisów wskazujących na obowiązek morskich jednostek edukacyjnych znajdujących się poza terytorium RP do refundacji kosztów przejazdu i pobytu audytorów (lit. c), c) umożliwienie określenia (lit. e), w drodze rozporządzenia, niezbędnych wzorów dokumentów oraz pełnego opisu procesu uznawania morskich jednostek edukacyjnych. Zmiany te są wynikiem prac, które były prowadzone nad projektem rozporządzenia wydanego na podstawie dotychczasowego art. 76 ust. 4 ustawy.</p>
--	---	--

	5) wzory dokumentów stosowanych przy przeprowadzaniu audytów morskich jednostek edukacyjnych”;	
Art. 1 pkt 31	<p>w art. 77:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W skład Komisji wchodzi przewodniczący Komisji, dwóch zastępców przewodniczącego Komisji, przewodniczący zespołów egzaminacyjnych, wiceprzewodniczący zespołów egzaminacyjnych oraz egzaminatorzy <input type="checkbox"/> czl[egaminacyjnych.”,</p> <p>b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 i 1662). Z dniem powołania z przewodniczącym oraz zastępcą przewodniczącego Komisji zawiera się umowę o pracę. 2b. Do przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Komisji stosuje się przepisy art. 21-24, art. 26, art. 28 i art. 421 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 269 oraz z 2014 r. poz. 1199).”,</p> <p>c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Egzaminacje mogą być przeprowadzane przez egzaminatorów wpisanych na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Na listę wpisuje się osoby posiadające wiedzę w zakresie Konwencji STCW z określonej funkcji objętej egzaminem albo zagadnień dotyczących pilotażu morskiego, oraz doświadczenie w zakresie szkolenia. Na liście zamieszcza się imię i nazwisko egzaminatora oraz zakres uprawnień egzaminacyjnych. Lista egzaminatorów podlega aktualizacji.”,</p>	<p>proponowana zmiana jest wynikiem trudności, jakie zostały odnotowane przez 2 lata funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE) oraz wydawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy. Projektowane rozwiązania mają na celu usprawnienie funkcjonowania CMKE oraz zapewnienie właściwego finansowania. Art. 77 ustawy nie określał formy organizacyjnej i zasad budżetowania Komisji. Nie określono wprost składu osobowego Komisji. Brak uregulowań określających zasady nawiązywania stosunku pracy przez jej członków oraz zasad wynagradzania powodował przez okres 18 miesięcy od rozpoczęcia działalności Komisji niemożność powołania zastępców przewodniczącego Komisji. Niewłaściwie określono sposób prowadzenia listy egzaminatorów poprzez zawężenie określenia uprawnień egzaminatorów do przedmiotów. Brakowało również zasad aktualizacji listy egzaminatorów, w tym możliwości ich skreślenia z listy – teraz będzie to możliwe np. w przypadkach przeprowadzania egzaminu w sposób niezgodny z przepisami ustawy lub regulaminem działania Komisji, lub potwierdzenie nieprawdy w dokumentach dotyczących egzaminu lub potwierdzających spełnienie wymagań. Nie odpowiada to aktualnym potrzebom związanym z koniecznością przeprowadzania egzaminów z funkcji, zgodnych z wymaganiami rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego, maszynowego i w rybołówstwie morskim. Nie sprecyzowano sposobu finansowania Komisji i zapewnienia obsługi administracyjnej Komisji. Brakowało wskazania, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków obsługi administracyjnej oraz na wyposażenie techniczne, koszty organizacji i przeprowadzania egzaminów, tj. wynajem infrastruktury egzaminacyjnej, koszty szkoleń członków Komisji, prowadzenie jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji, ekspertyz, badań i</p>

	<p>d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Egzaminatora skreśla się z listy egzaminatorów w przypadku: 1) wniosku egzaminatora o skreślenie z listy; 2) śmierci egzaminatora; 3) niespełniania co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w ust. 3; 4) dopuszczenia się rażącego naruszenia przepisów dotyczących Komisji.</p> <p>e) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Egzaminy przeprowadza zespół egzaminacyjny, wskazywany przez przewodniczącego Komisji lub jego zastępcę. Członków zespołu egzaminacyjnego, w tym przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego i wiceprzewodniczącego zespołu egzaminacyjnego, wskazuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów. Członkom zespołu egzaminacyjnego oraz obsłudze administracyjnej egzaminu za udział w przeprowadzeniu egzaminu przysługuje wynagrodzenie.”,</p> <p>f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a - 4d w brzmieniu: „4a. Egzaminy dla cudzoziemców Komisja może przeprowadzać w języku angielskim. 4b. Egzaminy praktyczne Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4. 4c. Na egzaminie mogą być stosowane pytania egzaminacyjne pochodzące z banku pytań egzaminacyjnych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Bank pytań oraz pytania nie stanowią informacji</p>	<p>analiz oraz tworzenia bazy pytań egzaminacyjnych. W projekcie ustawy określono również zadania spoczywające na dyrektorach urzędów morskich właściwych dla miejsca przeprowadzenia egzaminu w zakresie obsługi administracyjnej i finansowo-księgowej, w tym zapewnienie środków na wynagrodzenia dla obsady osobowej sekretariatów Komisji w urzędach morskich i wynajem infrastruktury egzaminacyjnej.. Dodana została również delegacja pozwalająca oprócz warunków wynagradzania członków zespołów egzaminacyjnych określić również wysokość i zasady naliczania wysokości wynagrodzenia w zależności od liczby osób przystępujących do egzaminu lub czasu jego przeprowadzania. Ponadto rozporządzenie określi wysokość i zasady naliczania wynagrodzenia dla obsługi administracyjnej egzaminu. Konieczne jest również wprowadzenie przepisu pozwalającego na delegowanie części zadań związanych z obsługą administracyjną Komisji w urzędach morskich do dyrektorów tych urzędów. Wprowadzenie nowych uregulowań w zakresie zatrudniania przewodniczącego Komisji i jego dwóch zastępców będzie miało wpływ na skuteczność powoływania tych osób i zapewnienie obsady stanowisk przez osoby o najwyższych kompetencjach. Koszty, jakie będą potrzebne na zapewnienie ww. obsady stanowisk będą powodowały zwiększenie kosztów w działania Komisji o 250 tys. zł. rocznie., jednak skutek finansowy dla budżetu państwa spowodowany takim rozwiązaniem będzie częściowo zmniejszony przez wpływy z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne przed Komisją. W 2013 r. wpływy z tytułu opłat egzaminacyjnych przekroczyły wydatki Komisji o ponad 350 tys. zł, a w 2014 r. o ponad 320 tys. zł.. Natomiast w skutek przyjętych rozwiązań nie przewiduje się zmiany sposobu finansowania CMKE. Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie powodować wzrostu wydatków zaplanowanych na ww. cele w projekcie ustawy budżetowej na rok 2015. Natomiast w latach następnych powyższe wydatki będą ponoszone w ramach limitów przyznawanych corocznie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w cz. 21 - Gospodarka morska.</p>
--	---	---

	<p>publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 782 i 1662).</p> <p>4d. Komisja przygotowuje lub weryfikuje pytania egzaminacyjne stosowane na egzaminach oraz rekomenduje je do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.”,</p> <p>g) ust. 9 otrzymuje brzmienie: „9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, finansuje z budżetu państwa, z części, której jest dysponentem, działanie Komisji, w szczególności wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, tworzenie i utrzymanie banku pytań egzaminacyjnych oraz wyposażenie techniczne Komisji.”,</p> <p>h) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu: „9a. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla miejsca przeprowadzania egzaminu, zapewnia obsługę administracyjną i finansowo-księgową, w tym obsadę osobową sekretariatów Komisji w urzędach morskich, oraz środki na korzystanie z infrastruktury egzaminacyjnej.”,</p> <p>i) ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe warunki, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego Komisji i jego zastępców oraz egzaminatorów, 2) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, w tym skreślania egzaminatorów z tej listy, 3) sposób funkcjonowania banku pytań egzaminacyjnych, 4) sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań</p>	
--	--	--

	<p>egzaminacyjnych przez Komisję,</p> <p>5) sposób i tryb przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych,</p> <p>6) wysokość i szczegółowe warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego i obsługi administracyjnej egzaminu</p> <p>– mając na uwadze konieczność zapewnienia właściwego poziomu wykształcenia i sprawnego przeprowadzania egzaminów oraz zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia kadr morskich, w szczególności zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, a także liczbę osób przystępujących do egzaminu lub czas jego przeprowadzania.";</p>	
Art. 1 pkt 32	<p>art. 78 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 78. 1. Wymagane przepisami międzynarodowymi w zakresie gospodarki morskiej dodatkowe szkolenia odbywają się w morskich jednostkach edukacyjnych.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy dodatkowych szkoleń, o których mowa w ust. 1, szczegółowe warunki wstępne oraz warunki zaliczeń tych szkoleń, a także wzory dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia, mając na uwadze przepisy międzynarodowe w zakresie dodatkowych szkoleń oraz potrzeby właściwego przygotowania do pracy.”;</p>	<p>proponowana ma na celu umożliwienie odbywania szkolenia z sektora gospodarki morskiej przez wszystkie zainteresowane osoby, bez wykluczania marynarzy.</p>
Art. 1 pkt 33	<p>w art. 82 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Dyrektorzy urzędów morskich, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:</p> <p>1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza,</p>	<p>proponowana zmiana wynika z konieczności dokonania transpozycji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, w zakresie obowiązku przekazywania do Komisji Europejskiej danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez polską administrację morską. Państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania do dnia 31 marca każdego roku danych statystycznych wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego. Zakres przekazywanych do Komisji Europejskiej informacji dotyczy wydanych przez państwa</p>

	<p>obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia;</p> <p>2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa;</p> <p>3) potwierżeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierżenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierżenia uznania i ograniczenia.”;</p>	<p>członkowskie dyplomów kwalifikacyjnych oraz potwierżeń uznania zagranicznych dyplomów lub świadectw i obejmuje między innymi: niepowtarzalny identyfikator marynarza, imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer potwierzonego dyplomu, charakter uprawnień. Podmiotem upoważnionym do przekazywania tych danych do Komisji Europejskiej będzie dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przekazywane dane powinny być zanonimizowane przy pomocy oprogramowania udostępnionego przez Komisję Europejską. Wyłącznie tak przetworzone dane będą dalej wykorzystywane przez Komisję Europejską. Opracowane dane statystyczne przygotowane przez Komisję Europejską będą udostępniane publicznie.</p>
<p>Art. 1 pkt 34</p>	<p>w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a - 3c w brzmieniu:</p> <p>„3a. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, na wniosek armatora, możliwe jest zwolnienie statku z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, pod warunkiem, że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony.</p> <p>3b. Zwolnienie statku z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku lub odmowę wydawania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, wydaje, w drodze decyzji, właściwy dyrektor urzędu morskiego.</p> <p>3c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi,</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla statków w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków, które ze szczególnych i indywidualnych względów np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne) nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będzie musiało zostać spełnione przez statek mając na uwadze zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Za rozwiązanie równoważne może zostać uznane rozwiązanie, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to, które jest wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostanie szczegółowo określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu.</p>

	w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, tryb zwolnienia statku z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 3 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku, oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne uzasadniające zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;	
Art. 1 pkt 35	w art. 87 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Kapitan statku, w tym także statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtu morskiego oraz statku żeglugi śródlądowej jest obowiązany zgłosić kapitanowi portu wejście lub wyjście z portu wraz z informacją dotyczącą identyfikacji statku, celu podróży, portu zawinięcia oraz liczby osób na pokładzie, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84 ust. 2.”;	proponowana zmiana ma na celu umożliwienie określenia, w odniesieniu do szczególnych typów statków takich jak statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statki rybackie o długości do 24 m, statki o wartości historycznej o długości do 45 m, jachty morskie oraz statki żeglugi śródlądowej, szczególnych obowiązków zgłoszeniowych przez dyrektorów urzędów morskich w tzw. Przepisach Portowych. Wynika to z faktu, że dotychczasowy przepis, ze względów praktycznych, nie mógł być właściwie stosowany ze względu na szczególne i specyficzne warunki na różnych akwenach.
Art. 1 pkt 36	w art. 88 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) mają wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak: kolizja, pożar, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;”;	proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu przez rozszerzenie katalogu zdarzeń o pożar na statku.
Art. 1 pkt 37	art. 100 otrzymuje brzmienie: „Art. 100. 1. Przed rozpoczęciem załadunku oleju luzem, w rozumieniu załącznika 1 do Konwencji MARPOL, a także przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa na statek, załadowca jest obowiązany dostarczyć kapitanowi kartę danych bezpieczeństwa, zwaną dalej „kartą MSDS”, zawierającą istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego. 2. Karta MSDS powinna zawierać informacje określone w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej	w związku z faktem, że wzór karty danych bezpieczeństwa został określony w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 nie ma konieczności wydawania dodatkowego rozporządzenia w tej sprawie. W związku z powyższym usunięto delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia i wprowadzono odwołanie do właściwych przepisów UE.

	<p>Agencji Chemikaliów, zmieniającego dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz. Urz. UE L 396 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.).</p> <p>3. Przy wypełnianiu karty MSDS mają zastosowanie zalecenia IMO zawarte w Rezolucji MSC.286(86) z dnia 5 czerwca 2009 r.10)”;</p>	
<p>Art. 1 pkt 38-40</p>	<p>38) w art. 107:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonie pilotowym oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych obszarach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie pilotowania statków morskich potwierdzone odpowiednim dokumentem kwalifikacyjnym.”,</p> <p>b) ust. 6-9 otrzymują brzmienie: „6. Szkolenie pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów morskich, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. 7. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dokonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego w porozumieniu ze stacją pilotową i organizacją społeczno-zawodową pilotów, uwzględniając natężenie ruchu statków oraz stan osobowy pilotów morskich w danym rejonie. 8. Stacją pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.</p>	<p>proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obecnie obowiązujących przepisów w zakresie pilotażu obowiązkowego i dobrowolnego, a także systemu uznawania i nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi pilotów oraz stacjami pilotowymi. W pkt 39 opisano, kto może prowadzić szkolenia dla pilotów, kandydatów na pilotów i praktykę pilotową (stacja pilotowa lub ośrodek szkolenia pilotów) oraz kto dokonuje naboru na kandydatów na pilotów (dyrektor urzędu morskiego). W pkt 40 zmieniono błędne odwołanie do niewłaściwych punktów załącznika do ustawy oraz wprowadzono zmianę mającą na celu właściwe wprowadzenie obowiązku ponoszenia opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie wynikał wprost z przepisów ustawy. W pkt 41, w związku z koniecznością doprecyzowania działalności w zakresie pilotażu obowiązkowego i dobrowolnego, zaproponowano nowe brzmienie art. 107b ustawy. W stosunku do obecnie obowiązujących przepisów zmiana polega na uregulowaniu dobrowolnego pilotażu pełnomorskiego. Pilotaż ten może być organizowany przez stacje pilotowe znajdujące się właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, ponieważ we właściwości terytorialnej tych dyrektorów znajdują się porty morskie, do których zawijają statki, które ze względu na swoją wielkość i zanurzenie, mogą korzystać z usług w pilotażu dobrowolnym. W związku z powyższym konieczne jest zachowanie alternatywy w zakresie nadzoru nad usługą pilotażu dobrowolnego. Właściwość danego dyrektora będzie określana ze względu na port</p>

<p>9. Uznania, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się na okres 4 lat, po przeprowadzeniu audytu. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania.”;</p> <p>39) w art. 107a:</p> <p>a) uchyla się ust. 2;</p> <p>b) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Za przeprowadzenie audytów, z wyjątkiem audytów dodatkowych, pobiera się opłaty w wysokości 50% kwoty określonej w pkt 11.1 i 11.4 części III „Opłaty za egzaminy i audyty” załącznika do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.”,</p> <p>b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu: „7. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 107 ust. 9, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;</p> <p>40) art. 107b otrzymuje brzmienie: „Art. 107b. 1. Kwalifikacje pilotów morskich w zakresie ochrony żeglugi, regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich. 2. Nadzór nad pilotażem w rejonie pilotowym, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla tego rejonu, prowadząc w szczególności listę pilotów. 3. Nadzór nad pilotażem pełnomorskim w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, właściwy ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego. 4. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, wprowadza na</p>	<p>przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego.</p>
--	--

	<p>obszarze portów morskich lub morskich wód wewnętrznych, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.</p> <p>5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze zarządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym, określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none">1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego,2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych,3) warunki wymagane do uzyskania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzory tych dokumentów,4) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego,5) wymagania egzaminacyjne dla uzyskania zwolnienia z pilotażu obowiązkowego,6) programy szkoleń pilotów morskich, kandydatów na pilotów morskich i praktyk pilotowych,7) warunki i tryb naboru na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe,8) warunki i tryb uznawania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz przeprowadzania audytów stacji pilotowych i ośrodków szkolenia pilotów morskich oraz wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,9) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym zakres danych	
--	--	--

	<p>umieszczanych na liście pilotów</p> <p>– mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”;</p>	
Art. 1 pkt 41	<p>w art. 110:</p> <p>a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: "2a. W przypadku, gdy jacht komercyjny odpłatnie udostępniony bez załogi jest używany do działalności wymienionej w art. 5 pkt 9 lit. a–e, to stosuje się do niego przepisy jak do jachtu komercyjnego odpłatnie udostępnianego wraz z załogą."</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie.”,</p> <p>c) dodaje się ust. 5-7: „5. W przypadkach, w których cechy konstrukcyjne jachtu morskiego nie pozwalają na zastosowanie wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4, lub jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rejon lub warunki żeglugi, na wniosek armatora, możliwe jest zwolnienie jachtu z tych wymagań albo wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu, pod warunkiem, że poziom bezpieczeństwa żeglugi nie zostanie zmniejszony. 6. Zwolnienie jachtu morskiego z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie</p>	<p>proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obowiązującego przepisu i jednoznaczne wskazanie, że wymaganie nie dotyczy ubezpieczenia określonego w Kodeksie Morskim związanego z ubezpieczeniem pasażerów zgodnie z postanowienia Konwencji Ateńskiej. Proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla jachtów morskich w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków, które ze szczególnych i indywidualnych względów np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne), nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będzie musiało zostać spełnione przez jacht morski mając na uwadze zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Za rozwiązanie równoważne może zostać zastosowanie rozwiązania, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostanie szczegółowo określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu.</p>

	<p>wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego lub odmowę wydawania zwolnienia lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego, wydaje, w drodze decyzji, właściwy dyrektor urzędu morskiego.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwolnienia z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie ust. 4 lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu morskiego, oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne uzasadniające zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, mając na uwadze potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.”;</p>	
Art. 1 pkt 42	<p>Art. 114. Każdy, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji.”;</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu podmiotów obowiązkowo powiadamianych w przypadku zagrożenia życia ludzkiego, o Służbę SAR, która jest ustawowo powołana do ratowania życia na morzu.</p>
Art. 1 pkt 43	<p>w art. 121:</p> <p>a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu oraz zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwana dalej „Radą SAR”.</p> <p>2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 118 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz dyrektor Służby SAR.”,</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką w zakresie zadań Rady SAR dotyczących opiniowania Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego. Doprecyzowano również skład Rady SAR.</p>

	<p>b) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;”</p>	
Art. 1 pkt 44	<p>w art. 127 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a) armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, który nie posiada ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht oraz ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie, zgodnie z art. 110 ust. 3;”</p>	<p>proponowana zmiana stanowi uzupełnienie zmiany w art. 1 pkt 42 lit. a i ma na celu zapewnienie egzekwowania obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków przez armatora lub prowadzącego jacht.</p>
Art. 1 pkt 45-46	<p>45) art. 130 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 130. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 126–128, wymierza dyrektor urzędu morskigo w drodze decyzji administracyjnej.</p> <p>2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.</p> <p>3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;</p> <p>46) po art. 130 dodaje się art. 130a w brzmieniu:</p> <p>„1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.</p> <p>2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.</p> <p>3. W celu zabezpieczenia ściągania kary pieniężnej dyrektor urzędu morskigo może zażądać od sprawcy zabezpieczenia należności, a w razie odmowy występuje do organu egzekucyjnego o zajęcie statku lub innych przedmiotów, za pomocą których dokonano naruszenia przepisów.</p>	<p>ustawa o bezpieczeństwie morskim w obecnym art. 130, dotyczącym właściwości oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych za naruszenia przepisów art. 126-128 ustawy, stanowi, że sprawy te są uregulowane przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej, ale faktycznie brak jest stosownego przepisu w ustawie o obszarach morskich. W związku z tym koniecznym jest wprowadzenie analogicznego przepisu w projektowanej ustawie na wzór art. 57 ust. 1 ustawy o obszarach.</p>

	<p>4. Do czasu wydania postanowienia o zajęciu statku dyrektor urzędu morskigo zarządza zatrzymanie statku, nie dłużej jednak niż na 48 godzin.</p> <p>5. Zabezpieczenie ściągłości kary pieniężnej polega na wpłaceniu określonej, przez organ prowadzący postępowanie, kwoty pieniężnej do jego depozytu lub złożeniu gwarancji bankowej przez bank albo gwarancji ubezpieczeniowej przez zakład ubezpieczeń mający siedzibę w Polsce.</p> <p>6. Kary pieniężne nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.</p> <p>7. Ściągnięte kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.”;</p>	
Art. 1 pkt 47	załącznik do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.	proponowana zmiana całego załącznika wynika przede wszystkim z ujednolicenia nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia pojemności brutto (GT) statku, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 511) oraz pozostawionych przez omyłkę wartości „j.t.” zamiast „PLN”. Poza tym zmiany polegają jedynie na doprecyzowaniu, za co ponoszone są opłaty. Katalog opłat nie uległ rozszerzeniu. Natomiast z załącznika do ustawy zostały usunięte punkty dotyczące opłat (w pkt II. Opłaty za wystawianie dokumentów kwalifikacyjnych - w ppkt 1.3. Potwierdzenie dyplomu – 20 PLN, w ppkt 2.7. Zezwolenie na zajmowanie stanowiska II i starszego mechanika na statku z napędem turbiną gazową lub parową – 30 PLN, w ppkt 2.8. Zezwolenie na zajmowanie stanowisk oficerskich na zbiornikowcach – 30 PLN, w ppkt 4.4. Za przedłużenie ważności dokumentów pobiera się 50 % normalnej opłaty oraz w pkt III. Opłaty za egzamin – w ppkt 13.6), które w praktyce nie funkcjonowały, bo od kilku lat nie były wydawane przedmiotowe dokumenty kwalifikacyjne. W związku z powyższym nie przewiduje się zmniejszenia wpływów z opłat.
Art. 3 pkt 1	Art. 3. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554)	proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów

	<p>wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 23 § 5 otrzymuje brzmienie: „§ 5. Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a w przypadku statków zmieniających przynależność z obcej na polską, o długości 24 m lub powyżej, dodatkowo po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru.”;</p>	<p>statków o polskiej przynależności zmieniających rejestr statków. Przepis w założeniu miał dotyczyć jedynie statków zmieniających przynależność z obcej na polską.</p>
Art. 3 pkt 2	<p>art. 227 otrzymuje brzmienie: „Art. 227. Usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Na liście pilotów mogą znajdować się osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe.”;</p>	<p>proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie czym jest „lista pilotów”.</p>
Art. 3 pkt 3	<p>w art. 229:</p> <p>a) § 1 otrzymuje brzmienie: „§ 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonach pilotowych oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) organizują i koordynują stacje pilotowe.”,</p> <p>b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu: „§ 1a. Stacja pilotowa jest zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do świadczenia usług pilotowych przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych oraz na redach portów morskich (rejonie pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego.”,</p>	<p>proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie czym jest stacja pilotowa i na czyj wniosek powoływane są stacje w pilotażu obowiązkowym i dobrowolnym.</p>

	<p>c) § 2 otrzymuje brzmienie: „§ 2. Stację pilotową tworzy i likwiduje, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w przypadku:</p> <p>1) pilotażu w rejonie pilotowym – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego,</p> <p>2) pilotażu pełnomorskiego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwego ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego</p> <p>- określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.”.</p>	
Art. 4 pkt 1	<p>Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 2 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Przepisy ustawy w zakresie wymagań odnoszących się do obiektu portowego, stosuje się do stałych platform wiertniczych, rozumianych jako jednostki górnicze przeznaczone do wydobycia i przetwarzania węglowodorów, osadzone na dnie morskim na stałe, stanowiące morską budowlę hydrotechniczną, znajdujących się w polskich obszarach morskich.”;</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu pełne uwzględnienie uwag z konsultacji publicznych, gdzie wnioskowano aby stałe platformy wiertnicze były objęte zarówno postanowieniami Kodeksu ISM (art. 1 pkt 11 ustawy), jak i Kodeksu ISPS, którego przepisy są implementowane do prawa polskiego w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich.</p>
Art. 4 pkt 2 l 4	<p>2) w art. 4:</p> <p>a) w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie: „d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny, o których mowa w art. 20 ust. 4a pkt 1,”</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które powstają w przypadku wprowadzenia do dokumentów ochrony poprawek o niekluczowym znaczeniu.</p>

	<p>b) w pkt 8 lit. d otrzymuje brzmienie: „d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego oraz zatwierdzania poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 20 ust. 4a pkt 2,”;</p> <p>4) w art. 20 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu: „4a. Poprawki do oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza: 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli wprowadzone poprawki obejmują zmianę: a) nazwy obiektu portowego, b) przedmiotu działalności obiektu portowego, c) własności obiektu portowego, d) podmiotu zarządzającego obiektem portowym, f) lokalizacji i granic obiektu portowego. 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w przypadku poprawek, innych niż wymienione w pkt 1.”;</p>	
Art. 4 pkt 3	<p>w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. PFSO jest obowiązany informować regionalny punkt kontaktowy i właściwego oficera ochrony portu o zdarzeniach i przesłankach mogących wpłynąć na ochronę obiektu portowego i portu, w tym w szczególności o wystąpieniu sytuacji zagrożenia lub prawdopodobieństwie wystąpienia sytuacji zagrożenia, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony w obiekcie portowym lub porcie.”;</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących informowania przez oficera ochrony obiektu portowego zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką.</p>
Art. 4 pkt 5	<p>w art. 26 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) zakazać statkowi cumowania przy obiekcie portowym nieposiadającym potwierdzenia zgodności obiektu portowego.”;</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawanych poleceń i zakazów przez dyrektora urzędu morskiego zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką.</p>
Art. 4 pkt 6	<p>w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego</p>	<p>proponowana zmiana stanowi wdrożenie postanowienia pkt 3.1.19 przyjętego przez Radę Ministrów „Planu Wzmocnienia Bezpieczeństwa Państwa” i ma na celu umożliwienie szybszego zastosowania sił i środków</p>

	<p>statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego, w sytuacji, w której siły i środki Straży Granicznej przewidziane w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1402 i 1822) są niewystraszające lub mogą okazać się niewystarczające, Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, do zatopienia tego statku lub obiektu pływającego włącznie.”.</p>	<p>Sił Zbrojnych RP w przypadku użycia statku jako środka aktu terrorystycznego.</p>
<p>Art. 5 pkt 1-3</p>	<p>W ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 15 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: <ol style="list-style-type: none"> „2) w których uczestniczyły wyłącznie: <ol style="list-style-type: none"> 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, d) statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący – z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;”; 2) w art. 49 pkt 2 otrzymuje brzmienie: <ol style="list-style-type: none"> „2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego”; 3) w art. 51 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie: <ol style="list-style-type: none"> „4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji, o których mowa w art. 49 i 50,”. 	<p>proponowana zmiana ma na celu uzupełnienie zakresu spraw, którymi zajmuje się PKBWM, przez dodanie bardzo poważnych wypadków obiektów pływających, które nie są statkami, ale wchodzą w skład zespołów holowniczych, oraz usprawnienie działania Komisji przez wskazanie, że PKBWM powinny być przekazywane wszelkie informacje mogące pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku morskiego, a nie jedynie „informacje o śladach”, jak miało to miejsce w obowiązujących przepisach.</p>

Art. 2	<p>W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z późn. zm.11)) w art. 21 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) przekazać izbie morskiej, na jej żądanie, materiał dotyczący wypadku oraz”.</p>	<p>proponowana zmiana ma na celu zmniejszenie obciążenia organów państwowych i publicznych przez ograniczenie obowiązku przekazywania materiałów dotyczących wypadków, do przypadków, w których takich dokumentów zażąda sama izba morską, a nie do przekazywania ich w każdym przypadku, nawet wówczas, gdy nikt (ani zainteresowany, ani organ administracji morskiej) o wszczęcie postępowania do izby nie wystąpi. Podczas nowelizacji ustawy o izbach morskich w 2012 r., w związku z powołaniem nowego organu do badania wypadków morskich Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, określono, że izby morskie nie będą już orzekać z urzędu, a będą wszczynać postępowanie jedynie na wniosek osoby zainteresowanej lub organu administracji morskiej. Nie uwolniono jednak organów obowiązanych do przekazywania izbie materiałów dotyczących wypadków od obowiązku przekazywania ich w każdym przypadku, nawet wówczas, gdy izba nie wszczyła postępowania ze względu na brak wniosku w sprawie.</p>
Art. 6	<p>Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 3, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 5 ustawy zmienianej art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 12, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2 i art. 107b ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	<p>Proponuje się aby dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 8 ust. 3, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2, art. 107b ust. 5 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 8 ust. 11, art. 17 ust. 7, art. 68, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2, art. 107b ust. 6 ustawy.</p>
Art. 7 ust. 1 i 2	<p>1. Dokumenty wydane na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane. 2. Zaświadczenia, o których mowa w art. 71 ust. 2a i 2b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, wydane przed dniem 1 stycznia 2017 r. zachowują ważność odpowiednio do dnia 1 stycznia 2022 r. w przypadku zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2a oraz do dnia 1 stycznia 2024 r. w przypadku zaświadczeń, o których mowa w art. 71 ust. 2b.</p>	<p>Proponuje się, żeby dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, z zastrzeżeniem zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, których ważność zostaje ograniczona w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. przepisów art. 71 ust. 2 a i 2b ustawy.</p>

Art. 8	Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe	Art. 8 projektu ustawy stanowi, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
Art. 9	Upoważnienia do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.	Art. 9 projektu ustawy wskazuje również, iż upoważnienia uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.
Art. 10	<p>1. W latach 2016-2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 2,84 mln zł, z tym że w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 2016 r. - 0,255 mln zł; 2) 2017 r. - 0,26 mln zł; 3) 2018 r. - 0,267 mln zł; 4) 2019 r. - 0,274 mln zł; 5) 2020 r. - 0,28 mln zł; 6) 2021 r. - 0,287 mln zł; 7) 2022 r. - 0,294 mln zł; 8) 2023 r. - 0,30 mln zł; 9) 2024 r. - 0,308 mln zł; 10) 2025 r. - 0,315 mln zł. <p>2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na obniżeniu kosztów funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu szkolenia kadr morskich oraz bezpieczeństwa żeglugi.</p> <p>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.</p>	W art. 10 projektu ustawy wprowadzono przepisy dotyczące wydatkowej reguły dyscyplinującej, zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm). Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.
Art. 11	Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:	Art. 11 projektu ustawy przewiduje, iż zmiany do ustawy o bezpieczeństwie morskim wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej

	<p>1) art. 1 pkt 27 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;</p> <p>2) art. 1 pkt 28 lit. b w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) oraz art. 1 pkt 31 lit. g w zakresie zapewnienia środków na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;</p> <p>3) art. 1 pkt 33, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.</p>	<p>ogłoszenia, za wyjątkiem:</p> <p>1) przepisów art. 1 pkt 27 lit. c w zakresie terminów ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia, które zaczną obowiązywać w stosunku do dokumentów wydanych po 1 stycznia 2017 r., który to termin jest ostatecznym terminem pełnego wejścia w życie zmienionej Konwencji STCW.</p> <p>2) przepisów art. 1 pkt 28 lit. b w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) przepisów, który wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. – co ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego czasu dla wprowadzenia modyfikacji systemu PHICS oraz zachowanie zgodności z terminem dostosowania systemu przewidzianym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 698) oraz przepisów art. 1 pkt 31 lit. g w zakresie zapewnienia dodatkowych środków na wynagrodzenia dla przewodniczącego Komisji i zastępców przewodniczącego Komisji, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. – co ma celu uniknięcie konieczności korzystania z rezerwy celowej w 2015 r. i zapewnienia finansowania już z planowanego budżetu na rok 2016;</p> <p>3) przepisów art. 1 pkt 33, które wchodzi z dniem ogłoszenia, ponieważ termin implementacji dyrektywy 2012/35/UE minął w życie 4 stycznia 2015 r. i konieczne jest zapewnienie jak najszybszego wejścia w życie przedmiotowego przepisu.</p>
--	---	--

			<p>ustawę o bezpieczeństwie morskim</p>	<p>Szczególnie, do dnia 31 marca każdego roku przekazują Komisji Europejskiej w postaci elektronicznej zanonimizowane dane statystyczne dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez administrację morską, zarejestrowanych do dnia 31 grudnia poprzedniego roku, w zakresie:</p> <p>1) dyplomów, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer dyplomu, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status dyplomu i ograniczenia;</p> <p>2) świadectw, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer świadectwa, uprawnienia wynikające ze świadectwa, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności i status świadectwa;</p> <p>3) potwierżeń uznania, obejmujące: numer identyfikacyjny marynarza, nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, administrację wydającą potwierdzany dyplom, numer oryginalnego dyplomu, numer potwierdzenia uznania, uprawnienia wynikające z dyplomu, datę wydania lub datę ostatniego odnowienia, datę ważności, status potwierdzenia uznania i ograniczenia.”;</p>	
--	--	--	---	---	--