

## UZASADNIENIE

Projektowana ustawa uchyla obecnie obowiązującą ustawę z dnia 9 listopada 2000 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) i dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. UE L 113 z 30.04.1992, str. 19 – 36, z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.1997, str. 25, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. UE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.),
- 5) dyrektywy 99/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.),
- 6) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. UE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 7) dyrektywy 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33),
- 8) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 9) dyrektywy 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),

- 10) dyrektywy 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),
- 11) dyrektywy 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132),
- 12) dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.),
- 13) dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1),
- 14) dyrektywy 2010/36/UE z dnia 1 czerwca 2010 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1)
- 15) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

Ustawa o bezpieczeństwie morskim wdraża szereg międzynarodowych umów ustanowionych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), z których do najważniejszych należy zaliczyć: Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem z 1978, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) oraz z Protokołem z 1988 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwaną dalej „Konwencją SOLAS”; Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 roku (Dz. U. Nr 33, poz. 282), zwaną dalej „Konwencją o liniach ładunkowych”; Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwaną dalej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom”; Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym

sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwaną dalej „Konwencją MARPOL”; Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzoną w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwaną dalej „Konwencją SAR”; Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwaną dalej „Konwencją STCW”.

W zakresie przeprowadzania inspekcji państwa portu najważniejszym instrumentem prawnym jest Porozumienie Państw Europejskich, Rosji i Kanady (Memorandum Paryskie) w sprawie kontroli państwa portu z dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77).

Obecnie obowiązująca ustawa o bezpieczeństwie morskim wdraża również przepisy Międzynarodowej Organizacji Pracy, w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określone w 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); 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); Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych, przyjętej w Genewie dnia 29 października 1976 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454). Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym między innymi w Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197) oraz Konwencji nr 74 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201). Postanowienia projektowanej ustawy w zakresie wdrożenia konwencji MOP nie wprowadzają zmian w stosunku do obowiązujących regulacji.

Podstawowym celem wydania nowego aktu jest implementacja do polskiego porządku prawnego szeregu dyrektyw Unii Europejskiej, stanowiących tzw. pakiet Eryka III, z 2009 r. Poza tym przepisy projektu, tworząc morską służbę asysty telemedycznej, wypełniają obowiązki Polski wynikające z dyrektywy 1992/29/WE dotyczące minimalnych wymagań

w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach, zaś wprowadzając nowy rodzaj inspekcji, tzw. inspekcji specjalnej, czynią zadość wymaganiom dyrektywy 1999/35/WE dotyczącej przeglądów statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich. Przepisy nowej ustawy uzupełniają także implementowaną wcześniej dyrektywę 2008/106/WE dotyczącą minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, wprowadzając możliwość zawierania umów pomiędzy państwami stronami Konwencji STCW w sprawie potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa kwalifikacyjnego oraz uwzględniają najnowsze zmiany w wyposażeniu statków morskich, wynikające z dyrektywy 2011/15/UE. W stosunku do pozostałych dyrektyw, które wymieniono we wstępie do uzasadnienia, sposób ich implementacji nie uległ zmianie.

Oprócz wdrożenia prawa unijnego, nowa ustawa wprowadza wynikające z Rezolucji IMO A. 996(25) postanowienia dotyczące niektórych obowiązków państwa bandery (dotyczących zatrzymania statku), tworzy podstawę prawną nadzoru nad stacjami atestacji urządzeń i wyposażenia statku, a także reguluje bezpieczne uprawianie żeglugi przez jachty rekreacyjne i komercyjne na wodach morskich. Projektowana ustawa jest aktem obszerniejszym niż ustawa obecnie obowiązująca. Składa się z ośmiu rozdziałów (w porównaniu z siedmioma w ustawie obecnej) obejmujących 142 artykuły (w porównaniu do 62 artykułów obecnej ustawy).

Rozdział 1 (art. 1 – 10) projektowanej ustawy zawiera przepisy o charakterze ogólnym.

Artykuł 1 określa zakres przedmiotowy ustawy, obejmujący sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu. W porównaniu z zakresem przedstawionym w art. 1 aktu obecnie obowiązującego, nowa ustawa wyodrębniła i bardziej szczegółowo reguluje zagadnienia dotyczące inspekcji statków (zarówno o polskiej, jak i o obcej przynależności).

Kwestie dotyczące zakresu podmiotowego i wyłączeń z niego zostały uregulowane – podobnie jak w ustawie obecnej – w artykułach 3 i 4. Regulacja ustawowa dotyczy statków morskich o polskiej przynależności oraz statków o obcej przynależności znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, a także na polskich obszarach morskich – w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków. Postanowień ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji (z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie).

W art. 4 ust. 2 zawarto zastrzeżenie dotyczące niestosowania przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków odnoszących się do obowiązku zgłaszania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku przed wejściem do portu lub wyjściem z portu oraz uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z niego. Postanowień ustawy nie stosuje się także w ww. zakresie do statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statków rybackich o długości do 24 m, statków o wartości historycznej o długości do 45 m, jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m, odpłatnie czarterowanych bez załogi jachtów komercyjnych o długości do 24 m, a także do paliwa na statkach o pojemności brutto poniżej 1 000 oraz zapasów i wyposażenia na wszystkich statkach. Powyższe wyłączenia wynikają z postanowień dyrektyw 2002/59/WE i 2009/17/WE w sprawie monitorowania i informacji o ruchu statków. Należy zauważyć, że mówiąc o statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia, należy przez to rozumieć również jednostki pływające używane do wykonywania ustawowych zadań Służby Celnej, zgodnie z definicją określoną w art. 5 pkt 6.

W projektowanej ustawie utworzony został w art. 5 szeroki słowniczek pojęciowy, w którym zdefiniowanych zostało wiele pojęć (m.in. statku, uznanej organizacji, inspekcji, jachtu komercyjnego oraz systemu THETIS) używanych na potrzeby tejże regulacji. Rozwiązanie to zapobiegło konieczności powtarzania tych samych, często używanych w treści aktu zwrotów, czyniąc go bardziej czytelnym dla potencjalnego odbiorcy.

Na mocy art. 6 minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania, wytyczne lub zalecenia międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące bezpieczeństwa morskiego, budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji, proponowane w szczególności przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA) i Międzynarodową Organizację Hydrograficzną (IHO). Ponadto w ustawie zostało zawarte upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydawania obwieszczeń zawierających informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez wymienione organizacje. Treść art. 6 projektu ustawy jest rozszerzeniem przepisu art. 6 ust. 3 ustawy obecnie obowiązującej.

Kolejne artykuły 7 – 10 dokonują implementacji przepisów dyrektywy 2009/21/WE i nie mają odpowiedników w istniejącej obecnie ustawie. Na mocy artykułu 7 przez terenowe

organy administracji morskiej ma zostać utworzona elektroniczna baza danych o statkach o polskiej przynależności. Sposób prowadzenia bazy danych, sposób wprowadzania i aktualizacji informacji oraz warunki dostępu do danych oraz zakresu ich wykorzystania zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na podstawie ust. 4 tego artykułu. W ramach sposobu prowadzenia bazy danych, mając na uwadze, że baza jest tworzona na potrzeby administracji morskiej, do jej utworzenia i prowadzenia zostanie wyznaczony jeden z terenowych organów administracji morskiej.

Artykuł 8 wprowadza możliwość upoważnienia, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej. Przedmiotowy artykuł stanowi powielenie rozwiązań sprawdzonych i stosowanych na podstawie obowiązującej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Artykuł 9 dotyczy audytu administracji morskiej przeprowadzanego przez Międzynarodową Organizację Morską. W przedmiotowym artykule został określony zakres audytu oraz ramy prawne jego przeprowadzania przez IMO. Zawarta została również delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu przygotowania administracji morskiej do audytu IMO.

Artykuł 10 wprowadza obowiązek dla dyrektorów urzędów morskich do utrzymania systemu zarządzania jakością (QMS) zgodnego z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z działalnością państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego.

Rozdział 2 (art. 11 – 17) reguluje kwestie dotyczące budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

Zgodnie z przepisami art. 11 projektu ustawy statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w aktach prawnych prawa krajowego, międzynarodowego i wspólnotowego. W ustawie zamieszczono szczegółowy wykaz regulacji prawnych (art. 11 i art. 5 pkt 33), które muszą być przestrzegane na każdym etapie budowy statku, a także w odniesieniu do jego stałych urządzeń i wyposażenia. Ustawa przewiduje fakultatywną kompetencję ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do zwiększenia wymagań lub wyłączenia z wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków podlegających umowom międzynarodowym, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami. Przepis art. 11 przewiduje też możliwość uznania przepisów klasyfikacyjnych organizacji innej niż uznana organizacja (definicję uznanej organizacji zawarto w art. 5 pkt 17 ustawy i należy przez nią rozumieć uznaną przez Unię

Europejską instytucję klasyfikacyjną). W takim przypadku minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie miał obowiązek przekazania Komisji Europejskiej oraz pozostałym państwom członkowskim Unii Europejskiej informacji dotyczącej przedmiotowego uznania. Powyższe przepisy projektu rozszerzają i uszczegóławiają zakres kompetencji właściwego ministra w stosunku do upoważnienia przewidzianego w odpowiadającym temu przepisowi artykułowi 7 ust. 7 obowiązującej ustawy.

Mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa statków oraz życia osób na statkach niepodlegających umowom międzynarodowym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ma – w świetle postanowień art. 12 projektu ustawy – obowiązek wydania rozporządzenia określającego wymagania w zakresie budowy takich statków, ich stałych urządzeń i wyposażenia. Wypełniając ten obowiązek, minister może uznać za obowiązujące wymagania określone w przepisach technicznych uznanej organizacji.

Kolejne artykuły 13 – 16 projektu powtarzają i jednocześnie uaktualniają obowiązujące przepisy zawarte w art. 16, 16a, 16b, 16c obecnej ustawy, dotyczące wolnej burty statku oraz systemów (urządzeń) AIS, VDR i LRIT.

Projekt reguluje w art. 13 kwestie dotyczące wyznaczania wolnej burty, organu właściwego do jej wyznaczania oraz opłat związanych z wyznaczaniem wolnej burty statku.

W art. 14 został utrzymany obowiązek wyposażenia statku w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS), spełniające wymagania ustanowione przez IMO oraz obowiązek utrzymywania tego urządzenia w działaniu ciągłym, z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej. Realizując ustawowy obowiązek, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenie systemu AIS, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Art. 15 powtarza za istniejącą ustawą obowiązek wyposażenia statków w rejestrator danych z podróży (VDR) i wprowadza obowiązek wyposażenia statków w nowy typ uproszczonego rejestratora danych z podróży (S-VDR). Treść tego przepisu, dotycząca uproszczonych rejestratorów z podróży (S-VDR), wykracza poza ustalenia przyjęte w założeniach do przedmiotowej ustawy i wynika z aktualnych postanowień konwencji SOLAS i najnowszych przepisów załącznika I dyrektywy 2011/15/UE (zmieniającego aneks II do dyr. 2002/59/WE).

Art. 16 projektu utrzymuje obowiązek wyposażenia statków uprawiających żeglugę międzynarodową w urządzenie Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT). Szczegółowe kwestie dotyczące wyposażania statków w rejestrator VDR oraz urządzenie systemu LRIT (m.in. zwolnienia z wyposażania, typy statków podlegające obowiązkowemu wyposażeniu w tego rodzaju urządzenia) regulować będą rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (uwzględniające m.in. postanowienia dyrektywy 2011/15/UE).

Projektowana ustawa wprowadza nowy, w stosunku do obecnej ustawy, przepis art. 17 dający podstawę prawną do sprawowania przez terenowe organy administracji morskiej nadzoru nad stacjami atestującymi urządzenia i wyposażenie statku. Prowadzenie nadzoru jest obowiązkiem administracji zgodnie z wymogami ustanowionymi przez IMO. W przedmiotowym artykule wprowadzona zostaje ustawowa delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie warunków uznawania i nadzoru stacji przeprowadzających atestację oraz wydawania im świadectw uznania. W rozporządzeniu będzie uregulowany również wzór takiego świadectwa.

Rozdział 3 (art. 18 – 60) reguluje kwestie dotyczące inspekcji statku.

Ustawa wprowadza nowy system inspekcji statków, regulując osobno inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery (FSC) – uwzględniając regulacje prawne zawarte w dyrektywach 2009/15/WE i 2009/21/WE oraz osobno system inspekcji państwa portu (PSC) – uwzględniając postanowienia dyrektywy 2009/16/WE.

Zgodnie z przepisami art. 18 projektowanej ustawy statek o polskiej przynależności podlega inspekcji państwa bandery przeprowadzanej przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w samej ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.). Co do zasady organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich. Ustawa przewiduje wyjątki od tej zasady, dając możliwość organom inspekcyjnym powierzenia przeprowadzenia określonych inspekcji wyznaczonym w tym celu osobom lub uznanej organizacji. Ponadto dyrektorzy urzędów morskich mogą na mocy upoważnienia ustawowego zwrócić się do odpowiedniego organu innego państwa o przeprowadzenie inspekcji i wydanie odpowiedniego certyfikatu w ich imieniu, jeżeli państwo to jest stroną umowy międzynarodowej, na podstawie której dany certyfikat jest wydany. W celu określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację inspektora państwa bandery, z uwzględnieniem przepisów o ochronie danych osobowych, ustawa zawiera delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw



gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie wzoru dokumentu identyfikacyjnego inspektora państwa bandery oraz osób nadzorujących działania uznanych organizacji.

W projekcie, tak jak i w obecnej ustawie, zachowano uprawnienie dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej do określenia w drodze rozporządzeń, organów inspekcyjnych dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji oraz Marynarki Wojennej, rodzajów przeglądów i inspekcji oraz trybu ich dokonywania, a także rodzajów i wzorów dokumentów bezpieczeństwa dla tych jednostek pływających.

Projektowana ustawa nakłada w art. 19 na armatora oraz kapitana statku obowiązki związane z poddawaniem statku inspekcjom. Obowiązki te różnią się nieco od obowiązków przewidzianych w art. 8 obecnej ustawy, co związane jest z innym, szerszym uregulowaniem zagadnienia rodzajów inspekcji. Ustawa przewiduje jednakowoż, że inspekcje mają być przeprowadzane, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Zgodnie z postanowieniami ustawy (art. 20) inspekcja państwa bandery została podzielona na: wstępną, roczną, pośrednią, odnowieniową (dla odnowienia certyfikatu) oraz doraźną. W przypadku statku zbudowanego po 17 lutym 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, ustawa przewiduje dodatkowe wymagania odnośnie do inspekcji wstępnej (takie same jakie istnieją w obecnie obowiązującej ustawie).

Projekt wprowadza w art. 22 nowy, w porównaniu z obecną ustawą, obowiązek audytowania statków o polskiej przynależności. Obowiązek przeprowadzania audytów wynika z wydanego na podstawie rozdziału IX Konwencji SOLAS Kodeksu ISM. Audyty zostały podzielone na: wstępne, roczne, pośrednie, odnowieniowe i dodatkowe. Użyte nazewnictwo odpowiada nazwom poszczególnych rodzajów inspekcji państwa bandery.

Za przeprowadzenie inspekcji lub audytu, a także za wydanie lub potwierdzenie ważności odpowiedniego certyfikatu, w tym tzw. dokumentu zgodności (DOC) organ inspekcyjny pobiera opłatę, której wysokość ustalona została w załączniku do ustawy.

Projektowana ustawa powtarza za ustawą obecnie obowiązującą wymóg ponownego przeprowadzenia inspekcji (pod rygorem zakazu używania statku w żegludze morskiej), w przypadku gdy od czasu przeprowadzenia ostatniej inspekcji zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku (art. 24).

Zgodnie z wymogiem zawartym w art. 25 projektu, inspekcje państwa bandery powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez uznaną organizację sprawującą aktualny nadzór techniczny nad statkiem. Taki nadzór sprawowany ma być

podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas całego okresu eksploatacji statku. Potwierdzeniem dokonania przeglądu powinno być ważne świadectwo klasy. Inspekcje wstępne oraz ponowne inspekcje przeprowadzane w przypadku zajścia istotnych zmian w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku poprzednio objętego inspekcją państwa bandery, powinny być poprzedzone kontrolą (w zakresie ustawowym) Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Powyższe przepisy, za wyjątkiem informacji o ważnym świadectwie klasy i nowym nazewnictwie dotyczącym klasyfikatorów, istnieją w art. 10 obecnej ustawy.

Projekt ustawy wprowadza nową regulację dotyczącą kwestii upoważnienia odpowiednich podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. W ustawie zawarte jest uprawnienie (fakultatywne) dla ministra do wydania rozporządzenia, w którym określone zostaną szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych takich jachtów, a także sposób i tryb upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad tymi osobami.

W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji statku o polskiej przynależności, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, życia lub środowiska morskiego, ustawa przyznaje w art. 27 organowi inspekcyjnemu prawo do wydania decyzji o zatrzymaniu statku lub wstrzymaniu operacji, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości. W przedmiotowej decyzji organ inspekcyjny wskazuje jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Z mocy ustawy decyzja taka ma rygor natychmiastowej wykonalności. W dalszym ciągu tego artykułu projekt ustawy powtarza za ustawą istniejącą (art. 11 ust. 4 pkt 2) sankcje, jakie mogą być zastosowane w przypadku, gdy w wyniku inspekcji stwierdzone zostanie, iż stan statku nie czyni go co prawda niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie w sposób zamierzony przez armatora.

Implementując postanowienia dyrektywy 2009/21/WE projektowana ustawa w art. 28 nakłada, w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską na właściwego dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa statku od armatora oraz poprzedniej administracji, ze szczególnym uwzględnieniem stwierdzonych przez tę administrację uchybień, które nie zostały usunięte. Przed wydaniem certyfikatów zezwalających na żeglugę dyrektor urzędu morskiego ma obowiązek zapewnić, aby statek odpowiadał wymaganiom obowiązujących przepisów

międzynarodowych, w szczególności przeprowadzić inspekcję wstępną, weryfikując usunięcie uchybień stwierdzonych przez poprzednią administrację. W tym samym artykule ustawa nakłada na izbę morską obowiązek poinformowania dyrektora urzędu morskiego o przyjęciu wniosku o dokonanie wpisu statku do rejestru, w celu umożliwienia dyrektorowi urzędu dokonania odpowiednich, opisanych w początkowej części artykułu czynności.

Ustawa zawiera tu również delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu postępowania przy wpisywaniu statku do polskiego rejestru oraz warunki techniczne, jakie muszą zostać spełnione, aby statek został wpisany do tego rejestru.

Ustawa przewiduje w art. 29 wymóg przekazania przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku informacji na temat stanu bezpieczeństwa statku, który zmienia przynależność z polskiej na obcą (ze szczególnym uwzględnieniem nieusuniętych). To działanie dyrektora urzędu morskiego jest uwarunkowane wystąpieniem państwa, którego banderę będzie podnosił statek, o przedmiotowe informacje i wynika z postanowień wspomnianej wcześniej dyrektywy 2009/21/WE.

Przedmiotowa regulacja przewiduje nieregulowany do tej pory przypadek zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu i określa związane z tym obowiązki kapitana takiego statku i właściwego dyrektora urzędu morskiego. Art. 30 ustawy stanowi, iż w razie zatrzymania kapitan statku ma obowiązek niezwłocznego przekazania informacji o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskiego, właściwemu dla portu macierzystego statku, zaś dyrektor ma nadzorować dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich umów międzynarodowych. Przepis ten również oparty jest na postanowieniach dyrektywy 2009/21/WE. Zgodnie z delegacją ustawową minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu.

Na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nowa ustawa nakłada, zgodnie z postanowieniem art. 8 dyrektywy 2009/21/WE, obowiązek sporządzenia i przekazania Komisji Europejskiej sprawozdania zawierającego analizę głównych przyczyn wpisania Polski na czarną listę lub przez dwa kolejne lata na szarą listę w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego oraz poinformowania o podjętych przez niego działaniach. Termin ustawowy do podjęcia ww. działań przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wynosi 4 miesiące i liczony jest od dnia publikacji sprawozdania Memorandum Paryskiego.

Nowa ustawa zawiera obszerną (28 artykułów) i kompleksową regulację dotyczącą inspekcji państwa portu (PSC) statków o obcej przynależności. Uregulowanie szerokiej gamy zagadnień wynika z konieczności prawidłowej implementacji dyrektywy 2009/16/WE.

Inspekcje PSC statków obcej przynależności zawijających do polskich portów zostały powierzone przepisem art. 35 ustawy organowi inspekcyjnemu. Organ ten przeprowadza inspekcję przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu. Podstawą wstępu inspektora na statek o obcej przynależności jest okazanie dokumentu identyfikacyjnego. Przepisy powyższe odpowiadają treści przepisu art. 11a ust. 1 obecnej ustawy, z tym że w projektowanej regulacji dodany został osobny przepis wyraźnie wskazujący, iż ilekroć w dalszych przepisach mowa jest o porcie, to należy przez to rozumieć również kotwiczowiska wchodzące w skład jego infrastruktury. Zabiegu tego dokonano celem uzyskania spójności przepisów nowej ustawy z przepisami implementowanej dyrektywy, która wyraźnie, w wielu miejscach, odnosi się do postoju statków w porcie i na kotwiczowisku.

Projektowana ustawa, implementując art. 5 i 6 dyrektywy 2009/16/WE dotyczące rocznego zobowiązania inspekcyjnego kraju członkowskiego, przewiduje w art. 36, że organ inspekcyjny przeprowadza w okresie roku kalendarzowego inspekcje wszystkich statków o priorytecie I oraz statków o priorytecie I i statków o priorytecie II (definicje priorytetów zostały zawarte w „słowniczku”, w art. 5 pkt 27 projektu ustawy), o łącznej liczbie odpowiadającej co najmniej udziałowi Polski w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego. Ustawa stanowi, że w sytuacji gdy organ inspekcyjny nie może przeprowadzić inspekcji na każdym statku o priorytecie I, liczba takich nieprzeprowadzonych inspekcji nie może być większa niż wartości ściśle przewidziane w ustawie. Jednakże organ inspekcyjny, niezależnie od liczby przeprowadzanych inspekcji na statkach o priorytecie I, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcje statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji (THETIS), okazjonalnie tylko zawijają do portów państw Unii Europejskiej. Powyższe przepisy różnią się od obecnie istniejących wytycznych zawartych w art. 11a istniejącej ustawy.

Ustawa przewiduje również (art. 37) możliwość odroczenia oraz, w wyjątkowych okolicznościach, nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I. Przedmiotowa regulacja stanowi implementację art. 8 dyrektywy 2009/16/WE.

Zgodnie z postanowieniami projektu ustawy inspekcje państwa portu (PSC) zostały podzielone na: okresowe, dodatkowe, ponowne oraz specjalne. Z uwagi na zakres inspekcji,

ustawa wyróżnia inspekcje wstępne, bardziej szczegółowe i rozszerzone. Artykuły 40, 41 i 42 ustawy omawiają w skrócie każdy zakres inspekcji, odsyłając do szczegółowych przepisów dotyczących przeprowadzania inspekcji zawartych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wydanym na podstawie art. 58 projektowanej ustawy.

W ustawie zostały stworzone normy kompetencyjne oraz uregulowane obowiązki organu inspekcyjnego w zakresie zatrzymania statku oraz wstrzymania operacji statkowych. Ustawa przyznaje organowi inspekcyjnemu prawo m.in. do zatrzymania statku w porcie (w drodze decyzji administracyjnej o rygorze natychmiastowej wykonalności – art. 43), który nie spełnia wymagań ustanowionych w przepisach międzynarodowych oraz ustawie. Ustawa określa również procedurę dotyczącą zatrzymania statku lub wstrzymania operacji statku obcej bandery w porcie i związane z nią obowiązki podmiotów, których przedmiotowe zatrzymanie lub wstrzymanie na nich operacji przeładunkowych dotyczy (m.in. armator, kapitan statku). Ustawa stanowi w art. 45, iż decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji, podczas której stwierdzono usunięcie uchybień.

W razie stwierdzenia, że statek w sposób rażący nie spełnia wymagań określonych w umowach międzynarodowych lub stwierdzenia poważnych braków w zakresie spełniania przepisów klasyfikacyjnych, w przypadku gdy statek posiada certyfikaty wystawione przez uznaną organizację w imieniu administracji morskiej oraz ważne świadectwo klasy ustawa nakazuje w art. 44 organowi inspekcji państwa portu przekazanie informacji o przedmiotowym fakcie Komisji Europejskiej i państwu członkowskim UE. Ponadto organ ten zobowiązany jest do poinformowania uznanej organizacji o ww. uchybieniach w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych. Przepis tego artykułu oparty jest na postanowieniu art. 10 dyrektywy 2009/15/WE.

Projektowana ustawa reguluje także kwestie inspekcji (przeглядów) specjalnych dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, które ustawodawca przeoczył w obecnej ustawie, a które zostały wprowadzone do prawa europejskiego na podstawie art. 8 dyrektywy 1999/35/WE. Ustawa uprawnia w art. 46 organ inspekcyjny do wydania decyzji o zakazie używania tego typu statku, jeżeli podczas inspekcji specjalnej wykryte zostaną uchybienia stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, ludzi albo dla środowiska morskiego.

Przeгляды specjalne przeprowadzane w ramach inspekcji wstępnej oraz okresowej promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę

regularną, mają być, zgodnie z art. 47, oznaczane w systemie THETIS jako inspekcje bardziej szczegółowe lub rozszerzone i uwzględniane przy określaniu profilu ryzyka statku, częstotliwości inspekcji, wyborze statków do inspekcji oraz przy wyznaczaniu stopnia wykonania zobowiązań inspekcyjnych Polski.

Ustawa zawiera w art. 48 – 52 szczegółową regulację dotyczącą instytucji zakazu wejścia statku o obcej przynależności do portu (przez co, zgodnie z art. 5 pkt 31, należy rozumieć wszystkie porty i kotwiczowiska państw członkowskich Unii Europejskiej). Przedmiotowa regulacja ustawowa implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia art. 16 dyrektywy 2009/16/WE. Ustawa określa sytuacje, w których organ inspekcyjny jest uprawniony do wydania zakazu wejścia do portu, warunki cofnięcia przez organ inspekcyjny zakazu wejścia statku do portu, jak również możliwości wydania zakazu wejścia do portu na czas nieokreślony (który może być cofnięty, po spełnieniu określonych w ustawie warunków) oraz stałego zakazu wejścia danego statku do wszystkich portów Unii Europejskiej.

Uzupełniając przepisy obecnie obowiązującej ustawy, projekt nowej ustawy nakłada w art. 55 na pilota morskiego wykonującego usługi pilotowe obowiązek niezwłocznego informowania organów inspekcyjnych o brakach, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego. Analogiczny obowiązek został nałożony również na podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym (w rozumieniu ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich). Ustawa określa elementy przedmiotowej informacji (która, zgodnie z przepisami, powinna być przekazywana drogą elektroniczną) oraz obowiązki organu inspekcyjnego dotyczące zarówno przeprowadzenia inspekcji takiego statku, jak i prowadzenia ewidencji podjętych w takich sytuacjach działań.

Implementując przepis art. 18 dyrektywy 2009/16/WE odnoszący się do skarg podmiotów zainteresowanych bezpieczeństwem statku i ochroną środowiska projektowana ustawa uprawnia wszystkie takie podmioty do poinformowania właściwego organu inspekcyjnego o swoich podejrzeniach dotyczących stanu statku, warunków życia i pracy oraz możliwości zanieczyszczenia środowiska morskiego, zaś organ inspekcyjny ma, zgodnie z art. 56 ustawy, obowiązek dokonania oceny wszystkich wpływających do niego tego typu informacji oraz postępowania zgodnie z procedurami przewidzianymi w ustawie.

Nowa ustawa zawiera w art. 58 delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji

państwa portu. Przedmiotowe rozporządzenie będzie regulowało kwestie szczegółowe, takie jak: zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji ładunkowych, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora PSC oraz inne, w szerszym zakresie, niż rozporządzenie obecnie istniejące wydane na podstawie art. 11i obowiązującej ustawy.

Projektowana ustawa wypełniając lukę istniejącą w ustawie obecnie obowiązującej, stwarza w art. 59 podstawę prawną do powołania i odwołania, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu (Koordynatora PSC) oraz jego zastępców. Ustawa określa również zakres zadań Koordynatora PSC, zaś kwestie szczegółowe związane z działalnością Koordynatora zostaną uregulowane we wcześniej wspomnianym rozporządzeniu w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu.

W ostatnim artykule rozdziału trzeciego (art. 60) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został ustawowo zobowiązany do przekazywania Komisji Europejskiej szczegółowych informacji dotyczących liczby inspektorów inspekcji państwa portu oraz zawinięć statków do portów polskich, wymaganych przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi funkcjonowania inspekcji państwa portu, w okresach określonych tymi przepisami. Przepisy te wynikają z postanowień art. 29 dyrektywy 2009/16/WE.

Rozdział 4 (art. 61 – 82) reguluje kwestie dotyczące kwalifikacji i składu załogi

Zgodnie z postanowieniami art. 61 ustawy statek może być używany w żegludze morskiej tylko wtedy, gdy jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.

Kwalifikacje członków załóg statków morskich, oprócz wymagań ustalonych w ustawie, muszą odpowiadać również wymaganiom określonym w Konwencji STCW, Konwencji SOLAS oraz Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy: nr 69 (dotyczącej kwalifikacji kucharzy) i nr 74 (dotyczącej kwalifikacji starszych marynarzy).

W ustawie został przewidziany wyjątek odnoszący się do kwalifikacji osób prowadzących jachty rekreacyjne i komercyjne, czarterowane bez załogi, na wodach morskich. Te kwestie są regulowane przez przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W kwestii wymagań dotyczących kwalifikacji członków załóg statków morskich w zakresie ochrony żeglugi ustawa odsyła do przepisów o ochronie żeglugi i portów morskich.

Projektowana ustawa rozszerza w porównaniu z ustawą obowiązującą katalog dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe niezbędne do zajmowania stanowisk

na statku. Dokumentami takimi według art. 63 ustawy są: dyplom – dla stanowisk oficerskich, świadectwo – dla stanowisk nieoficerskich, świadectwo przeszkolenia, zezwolenie i potwierdzenie uznania. Świadectwo przeszkolenia nie było do tej pory ujęte w katalogu dokumentów kwalifikacyjnych. W ustawie zostały uregulowane tryb i warunki ubiegania się o wydanie przedmiotowych dokumentów oraz podmiotu upoważnionego do ich wydania, którym według art. 71 ustawy jest dyrektor urzędu morskiego.

Nowym wymaganiem, w stosunku do zawartych w istniejącej ustawie, jest przewidziany w art. 64 projektu ustawy obowiązek zdania egzaminu przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną przez osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów lub świadectw.

W ustawie została uregulowana, podobnie jak w przepisach obecnie istniejących, kwestia zajmowania na statku stanowisk przez osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa. Zgodnie z art. 66 projektu dyrektor urzędu morskiego może na czas określony wydać takiej osobie zezwolenie na zajęcie stanowiska wyższego, niż uprawnia ją do tego posiadany dokument kwalifikacyjny, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy (okres ten nie podlega przedłużeniu). Wyjątek stanowią stanowiska kapitana i starszego mechanika, wobec których nie jest możliwe udzielenie ww. zezwolenia. Dodatkowo dyrektor urzędu morskiego zobowiązany jest do powiadomienia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym wydanym zezwoleniu. Ponadto ustawa nakłada obowiązek na dyrektora urzędu morskiego do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, w terminie do 31 stycznia każdego roku, statystyki wydanych zezwoleń w roku poprzednim. Wymóg powyższy jest konsekwencją zapisów wynikających z art. VIII Konwencji STCW.

Zupełnie nowym przepisem, nieujętych także w założeniach, a wynikającym z postanowienia art. 19 dyrektywy 2008/106/WE, jest przepis artykułu 67 projektowanej ustawy dotyczący potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa. Pojęcie potwierdzenia uznania istnieje co prawda w obecnej ustawie (jako rodzaj dokumentu potwierdzającego posiadane kwalifikacje zawodowe na statku), jednak ustawa z 2000 r. nie zawiera przepisów materialnych regulujących tę instytucję. W przedmiotowym artykule projekt zezwala na wydanie potwierdzenia uznania dla dyplomu lub świadectwa, które wydał właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego, uznanego przez Komisję Europejską, pod warunkiem że z państwem tym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw. Przepisy ustawy przyznają właściwemu ministrowi uprawnienie do przedłożenia Komisji Europejskiej wniosku o uznanie państwa trzeciego innego niż dotychczas uznane.



Zgodnie z nowym, w stosunku do istniejącego stanu prawnego, brzmieniem ustawy potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są według art. 69 dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Alternatywnie kwalifikacje do zajmowania stanowiska na jachtach komercyjnych można też zdobyć, uzyskując dyplom, świadectwo i świadectwo przeszkolenia, po zdaniu odpowiednich egzaminów przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną (art. 70). 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, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków 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. W przedmiotowym rozporządzeniu zostanie uregulowany szereg kwestii szczegółowych związanych z kwalifikacjami załóg jachtów oraz szczegółowe warunki ich uzyskiwania, m.in. tryb oraz kryteria uznawania ośrodków szkoleniowych, sposób prowadzenia kontroli i oceny tych ośrodków, tryb, sposób i terminy przeprowadzania egzaminów i ramowe programy szkoleń.

Nowa ustawa, implementując postanowienia art. 9 dyrektywy 2008/106/WE, przewiduje w art. 72 środki, jakie mogą być podjęte w stosunku do członków załóg statków i pilotów, którzy swym działaniem lub zaniechaniem spowodowali lub przyczynili się do wypadku morskiego. Przepisy ustawy uprawniają organ, który wydał dokument kwalifikacyjny ww. osobom do zawieszenia ich uprawnień do wykonywania pełnionej funkcji.

W ustawie uregulowane zostały też kwestie szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne (o których mowa w art. 74) oraz uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej ośrodki szkoleniowe (o których mowa w art. 70). Ustawa zawiera delegację dla ministra do wydania rozporządzenia określającego programy szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne oraz wymagań egzaminacyjnych.

Ustawa przyznaje w art. 75 ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kompetencje do uznawania i prowadzenia nadzoru nad morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz ośrodkami, o których wspomniano wyżej, w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich zgodnie z wymogami Konwencji STCW oraz postanowieniami ustawy. Instrumentem służącym do realizacji tych kompetencji są audyty dotyczące: uznania, zmiany zakresu uznania, potwierdzenia uznania, odnowienia ważności uznania tych podmiotów oraz

audyty dodatkowe. Ustawa tworzy ogólne ramy prawne dotyczące przeprowadzania każdego z wymienionych audytów. Kwestie szczegółowe związane z kryteriami, warunkami i sposobami uznawania, potwierdzania, rozszerzania, ograniczania, odnawiania, zawieszania, cofania uznania oraz nadzorowania ww. podmiotów, warunkami wynagradzania członków zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu oraz ze sposobem tworzenia i aktualizacji listy audytorów będą, zgodnie z delegacją ustawową zawartą w art. 76 projektu, określone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia.

Projektowana ustawa, w celu organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, tworzy w art. 77 podstawę prawną do utworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Komisja ta ma działać przy i podlegać ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, który ma też kompetencje do powoływania i odwoływania przewodniczącego i jego dwóch zastępców oraz zatwierdzania listy egzaminatorów. Według przepisów ustawy za egzamin będzie pobierana opłata zgodna z załącznikiem do ustawy. Ustawa konstruuje ogólną podstawę prawną działalności zespołów egzaminacyjnych (np. sposób wyboru ich członków). Kwestie szczegółowe dotyczące organizacji i regulaminu pracy komisji, kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących i zastępców, sposobu tworzenia i aktualizacji listy egzaminatorów, trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów w zakresie wiedzy i umiejętności oraz warunków wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego zostaną określone, zgodnie z delegacją ustawową, w rozporządzeniu.

Projekt ustawy zawiera w art. 78 fakultatywne upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego ramowe programy szkoleń dla osób innych niż marynarze, kryteria uznawania ośrodków prowadzących takie szkolenia oraz wzory dokumentów potwierdzających przeszkolenie.

W art. 79 projekt nakłada na morskie jednostki edukacyjne i Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną obowiązek stosowania systemów zarządzania jakością.

Nowy czterostępowy art. 80 projektowanej ustawy zawiera przepis art. 22 obecnej ustawy (dotyczący minimalnego składu załogi statku) oraz, uwzględniając wytyczne opracowywane przez IMO, delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego jednolite warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich. Dodatkowo ustawa przewiduje w tym artykule, iż na wniosek Komendanta Straży Granicznej, Komendanta Głównego Policji oraz armatorów statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, dyrektor właściwego urzędu

morskiego może ustalić skład załogi oraz niezbędne kwalifikacje, inne niż wymagane na podstawie przepisów o kwalifikacjach członków załóg statków morskich.

Mając na uwadze potrzebę zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego, projektowana ustawa stanowi w art. 81, iż w ramach inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny (zarówno państwa bandery, jak i państwa portu) sprawdzeniu podlega, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym certyfikatem, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW. Ustawa reguluje też procedury postępowania dla organu inspekcyjnego w przypadkach, gdy członek załogi nie posiada wymaganego ważnego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje bądź gdy stwierdzono zaniedbania w organizacji lub pełnieniu wacht.

W końcowej części rozdziału czwartego ustawa nakłada, w art. 82, na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek sprawowania nadzoru nad dokonywaniem niezależnej oceny systemu szkolenia, egzaminowania i wydawania dokumentów marynarzom, przeprowadzanej zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW. Raport z przedmiotowej oceny minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zobowiązany jest przekazać Sekretarzowi Generalnemu IMO oraz Komisji Europejskiej. Tym samym podmiotom minister przekazuje informację o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych uregulowaniami w rozdziale czwartym. Obowiązek przekazania raportu wynika z przepisu I/7 aneksu do Konwencji STCW, zaś informacji – z postanowienia art. 31 dyrektywy 2008/106/WE.

Rozdział 5 (art. 83 – 113) reguluje kwestie dotyczące bezpiecznego uprawiania żeglugi.

Zgodnie z przepisami art. 83 projektu ustawy, w sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym mają zastosowanie przepisy ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom. Zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu mających na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji ma uregulować rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej i ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Treść tego przepisu odpowiada pierwszym dwóm ustępom art. 26 obecnie obowiązującej ustawy. Ustęp trzeci, traktujący o uprawnieniach odpowiednich ministrów do wydawania

przepisów regulujących ruch statków na wodach wewnętrznych został przeniesiony do art. 84 ustawy.

Na mocy art. 84 ustawy właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego określa w aktach prawa miejscowego wymagania dotyczące bezpiecznego ruchu statków na morskich wodach wewnętrznych, korzystania z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Przepis art. 84 został rozszerzony w stosunku do istniejącego zapisu w art. 37 obecnej ustawy o uprawnienie dyrektora urzędu morskiego do wydawania w drodze zarządzenia przepisów regulujących ruch statków na wodach wewnętrznych. Rozszerzenie istniejącego przepisu wypełniło istniejącą lukę, pozostawiającą nieuregulowany ruch statków na wodach wewnętrznych (np. na Zatoce Gdańskiej). W artykule tym została zawarta również delegacja (fakultatywna) do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym ds. wewnętrznych, do wydania przepisów regulujących ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

Kolejny przepis nowej ustawy, art. 85, jest odpowiednikiem art. 27 ust. 2 ustawy obecnie obowiązującej. Dokonano jednakże niewielkiej modyfikacji, polegającej na uszczegółowieniu odesłania w części in fine tego przepisu nie do Konwencji SAR, gdyż byłoby to odesłanie zbyt ogólne, tylko do poradnika IAMSAR wydanego w oparciu o Rezolucję IMO A.894(21).

Przepisy zawarte w art. 86 ustawy wskazują na umowy międzynarodowe zawarte przez Polskę, w tym w szczególności na Konwencję SOLAS, jako generalne źródło przepisów w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez wszystkie statki. Jednostki Straży Granicznej i Policji mają obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa żeglugi zawartych w rozdziale V Konwencji SOLAS. Ustawa normuje oznakowanie polskich obszarów morskich, wyznaczanie stref eksploatacji statków pasażerskich oraz obszarów morza, po których mogą uprawiać żeglugę promy pasażerskie typu ro-ro (w oparciu o postanowienia dyrektywy 2009/45/WE i 2010/36/UE). Ustawa konstytuuje w tym artykule – podobnie jak przewidywał to art. 29 ustawy z 2000 r. – szereg obowiązków oraz uprawnień do wydania aktów wykonawczych. Zgodnie z nimi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi, uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS. Ustawa przyznaje uprawnienie ministrowi

obrony narodowej do wydania rozporządzenia, w którym może poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS. Dodatkowo ustawa zawiera delegacje dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzeń w sprawie: sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, wykazu obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, wykazu obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt ustawy nakłada w art. 87 na armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku zmierzającego do portu polskiego obowiązek (wynikający z art. 4 dyrektywy 2002/59/WE) przekazania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na pokładzie. Mając na względzie prawidłową implementację art. 1 ust. 6 dyrektywy 2009/17/WE ustawa reguluje kwestię zwolnień z obowiązku informacyjnego, o którym wspomniano powyżej, dla statków wykonujących żeglugę na liniach regularnych.

Podobnie jak w art. 27a obecnej ustawy, w przedmiotowym projekcie, w art. 88, zostały określone obowiązki kapitana statku znajdującego się w polskich obszarach morskich dotyczące informowania o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi (np. kolizja statku, wejście na mieliznę, uszkodzenie urządzeń statkowych) najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS). Ustawa reguluje elementy informacji, jaką ma przekazać kapitan statku w przypadku wystąpienia ww. zdarzenia oraz nakłada obowiązek na Służbę VTS do niezwłocznego powiadomienia Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego. W ustawie zostały również uregulowane procedury współpracy Służby VTS oraz dyrektora urzędu morskiego z kapitanem statku, armatorem oraz organem państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem statku oraz obowiązki ww. podmiotów w przypadku wystąpienia zdarzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi (powyższa część ustawy wdraża dyrektywę 2002/59/WE z późniejszymi zmianami).

W celu prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2011/15/UE (która zmienia dyrektywę 2002/59/WE) projekt ustawy przewiduje nowe, nieprzewidziane w obecnej ustawie, specjalne

uprawnienia dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, z których może skorzystać w przypadku wystąpienia określonych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo uprawiania żeglugi. Zgodnie z art. 89 w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego dyrektor urzędu morskiego jest uprawniony m.in. do nakazania kapitanowi położenia statku na określony kurs, skierowania statku do miejsca schronienia lub wysłania zespołu ekspertów na pokład statku w celu zbadania stopnia zagrożenia i udzielenia kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji oraz poinformowania o tym właściwej Służby VTS.

Tak jak w art. 27b obecnej ustawy, w trosce o utrzymanie postanowień art. 16 dyrektywy 2002/59/WE, w art. 90 projektu nowej ustawy utworzony został katalog statków, które uważa się za stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego. Dodatkowymi, nowymi elementami tego katalogu (dodanymi w oparciu o postanowienia dyrektywy 2009/17/WE) są statki opisane w punktach 5 i 6 ustępu 1 art. 90, czyli takie, które nie posiadają certyfikatów ubezpieczeniowych wymaganych przez prawo międzynarodowe oraz takie, o których piloci morscy lub podmioty zarządzające portami przekazały informacje, iż zagrażają one bezpieczeństwu morskemu lub środowisku.

Podobnie jak w art. 27c obowiązującej jeszcze ustawy, nowa ustawa daje, w art. 91, podstawę prawną do działania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowy System SafeSeaNet), szerzej wyjaśniając cel tego przedsięwzięcia. W celu prawidłowego działania systemu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, których dotyczy ustawa, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych, wyda rozporządzenie określające sposób funkcjonowania i organizację oraz pozostałe kwestie szczegółowe dotyczące przedmiotowego systemu. Ponadto ustawa przyznaje kompetencje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do powołania i odwołania Krajowego Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwanego Koordynatorem SafeSeaNet, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania Narodowego Systemu SafeSeaNet. Ustawa konstytuuje obowiązki, zadania oraz uprawnienia tegoż Koordynatora.

W ramach implementacji art. 24 dyrektywy 2002/59/WE (zmienionej aneksem III dyrektywy 2009/17/UE) ustawa stworzyła w art. 93 przepis nakładający na użytkowników systemu SafeSeaNet obowiązek ochrony przed nieuprawnionym dostępem do danych systemu i wykorzystywania ich z zachowaniem poufności.

Znacznie szerzej niż obecny art. 29a ustawy z 2000 r. przepisy nowej ustawy, implementując postanowienia art. 1 ust. 10 i 11 dyrektywy 2009/17/WE, regulują w art. 94 zasady udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub statkom potrzebującym pomocy. Ustawa uznaje dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, jako organ właściwy do podjęcia decyzji w zakresie udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie oraz określa jego prawa i obowiązki w przedmiotowym zakresie. Dodatkowo minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ma obowiązek wydania rozporządzenia określającego elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy, na polskich obszarach morskich. Przedmiotowe rozporządzenie będzie określać lokalizację możliwych miejsc schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie lub potencjalnym niebezpieczeństwie. Dyrektor urzędu morskiego może, zgodnie z przepisem tego artykułu (opartego na podstawie postanowienia art. 20c dyrektywy 2002/59/WE wprowadzonego dyrektywą 2009/17/UE), zażądać od kapitana statku odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich, jednak brak tego rodzaju certyfikatu nie może stanowić wystarczającego powodu do odmowy statkowi udzielenia schronienia.

Kolejny artykuł – 95 – nowo projektowanej ustawy jest wiernym powtórzeniem istniejącego art. 29b, ustanawiającego procedury postępowania dyrektora urzędu morskiego i obowiązki kapitana statku w przypadku szczególnie złej pogody i wynikają one z postanowień zawartych w art. 18 implementowanej już wcześniej dyrektywy 2002/59/WE.

Nowym przepisem wprowadzanym przez projektowaną ustawę jest art. 96 regulujący zasady postępowania zarówno kapitana statku, jak i dyrektora urzędu morskiego, w warunkach zalodzenia na morzu. Zgodnie z przedmiotowym przepisem, który stanowi implementację do krajowego porządku prawnego postanowienia art. 1 ust. 8 dyrektywy 2009/17/WE, kapitan statku jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności oraz wykorzystania wszystkich środków, w tym możliwości własnego statku do manewrowania w warunkach lodowych oraz skorzystania ze szczegółowych informacji i wytycznych dyrektora urzędu morskiego wydawanych w ramach prowadzenia akcji przeciwlodowej na

wodach morskich. Ustawa nakłada na dyrektorów właściwych urzędów morskich (we współpracy z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami) obowiązek prowadzenia akcji przeciwlodowej na wodach morskich, przy zachowaniu postanowień umów międzynarodowych w tym zakresie. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyda, zgodnie z delegacją ustawową, rozporządzenie w sprawie warunków oraz sposobu przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich.

Ustawa narzuca w art. 97 (za zmienionym dyrektywą 2009/17/WE artykułem 23 dyrektywy 2002/59/WE) ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej obowiązek współpracy z Komisją Europejską w zakresie ustanawiania obowiązkowych systemów meldunkowych, obowiązkowych systemów ruchu morskiego i tras żeglugowych oraz współpracy z organizacjami regionalnymi lub międzynarodowymi w zakresie rozwoju systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.

W art. 98 projektowanej ustawy połączone zostały przepisy obecnych art. 30 i 31 ustawy z 2000 r. odnoszących się do przewozu ładunków masowych, w tym ziarna luzem. W pierwszej części tego artykułu stworzony został przepis materialny dotyczący bezpiecznego przewozu ładunków masowych oraz przedstawione wymagania posiadania przez statek przewożący ziarno odpowiednich dokumentów, zaś w końcowej powtórzono za art. 30 obecnej ustawy, delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów odnoszących się do załadunku i przewozu ziarna (uwzględniającego w tym zakresie postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS).

Kolejny, 99 artykuł projektowanej ustawy, wzorując się na istniejącym artykule 32 obowiązującej ustawy, nakazuje stosowanie postanowień rozdziału VII Konwencji SOLAS oraz załącznika 3 do Konwencji MARPOL, do przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach statkami morskimi. Zgodnie z postanowieniami ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

Projekt ustawy wprowadza także zupełnie nowy, nieujęty wcześniej w założeniach do ustawy, przepis art. 100, którego treść wynika z najnowszych postanowień prawidła 5.1 rozdziału VI Konwencji SOLAS, nakładający na załadowcę oleju luzem (w przypadku



zbiornikowców olejowych) lub dostawcę paliwa (dla każdego statku) obowiązek dostarczenia statkowi przed rozpoczęciem załadunku lub przed rozpoczęciem bunkrowania podstawowych danych dotyczących bezpieczeństwa danego produktu olejowego, czyli tzw. kartę bezpieczeństwa (MSDS).

W następnych dwóch artykułach (101 i 102) projektowana ustawa reguluje zagadnienia przewozu kontenerów statkami morskimi i przewozu przesyłek o masie brutto co najmniej tysiąc kilogramów, w podobny sposób, jak to jest uregulowane w artykułach 33, 34 i 35 zmienianej, obowiązującej ustawy. Zaś następne cztery artykuły, od art. 103 do 106, regulują obowiązki armatorów statków w zakresie liczenia i rejestracji osób odbywających podróże morskie na statkach pasażerskich, podobnie jak to ma miejsce w istniejącej ustawie w art.: 35a, 35b, 35c i 35d. Dodatkowo jednak w projektowanej ustawie przewidziany został również przypadek użycia jachtów komercyjnych do przewozu pasażerów. W tym wypadku armator jachtu został obowiązany do prowadzenia list pasażerów odbywających rejsy oraz przekazywania ich dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia jachtu. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z delegacją z art. 106 ustawy oraz postanowieniami dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Unii Europejskiej lub z portów tych państw, został zobowiązany do wydania właściwego w tych sprawach rozporządzenia.

Ustawa zawiera regulację prawną dotyczącą usług pilotowych. Art. 107 ustawy powtarza przepisy art. 37 ustawy z 2000 r., rozszerzając i weryfikując niektóre kwestie związane z dokumentami kwalifikacyjnymi i uprawnieniami pilotów. W przedmiotowym przepisie zawarte zostały uregulowania dotyczące m.in. warunków wykonywania usług pilotowych, nadzoru nad pilotażem na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym oraz upoważnienia właściwego dyrektora urzędu morskiego do wydania zarządzeń w sprawie pilotażu obowiązkowego. Ustawa tworzy delegację (fakultatywną) dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie pilotażu obowiązkowego na morzu terytorialnym, określającego warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego. Zgodnie z postanowieniami tego artykułu ustawy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych (w tym uprawnień pilota pełnomorskiego), warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień szczególnych, wzory dokumentów

kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem.

W art. 108 projektu ustawy nałożony został na kapitana statku lub jego przedstawiciela (chodzi tu o agenta morskiego, będącego przedstawicielem armatora lub czarterującego statek, reprezentującego statek i jego kapitana w porcie zawinięcia) obowiązek złożenia kapitanowi portu formularza ewidencyjnego zawierającego informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na statku. Zgodnie z delegacją ustawową minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, uwzględniając postanowienia dyrektywy 2009/42/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską. Treść powyższego przepisu odpowiada art. 37a obecnej ustawy.

Ustawa przyznaje w art. 109 kapitanowi portu prawo do wprowadzenia czasowego zakazu lub ograniczenia ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie muszą zostać podane do wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie. Przepis ten jest powtórzeniem istniejącego art. 38 obowiązującej ustawy.

Zgodnie z nowym przepisem ustawy, oznaczonym jako art. 110, jachty morskie mogą uprawiać żeglugę na wodach morskich po spełnieniu wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego, nawigacyjnego i ochrony przeciwpożarowej, urządzeń radiokomunikacyjnych i wyposażenia pokładowego, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania. Przepis zabrania używania jachtu morskiego do prowadzenia działalności komercyjnej, który nie spełnia wymogów ustawy odnoszących się do tych jachtów, oraz nakłada na jachty komercyjne przewożące pasażerów obowiązek posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażerów. Ustawa zawiera też delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich na wodach morskich.

Ustawa przewiduje w art. 111 możliwość uprawiania żeglugi na wodach morskich także przez statki śródlądowe, ale po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczących w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określonych w aktach prawa miejscowego (zarządzeniach) przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.

Rozdział 5 ustawy zamykają dwa przepisy ustanawiające zakazy. Nowy, nieujęty w założeniach do ustawy, a wynikający z najnowszego prawidła 34-1 rozdziału V Konwencji SOLAS, przepis artykułu 112 zakazuje uniemożliwiania lub utrudniania podejmowania przez kapitana statku decyzji w sprawach bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska oraz powtórzony za istniejącym art. 28 ustawy z 2000 roku – art. 113 projektu ustawy, który zakazuje używania sygnału wzywania pomocy do celów innych niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie.

Rozdział 6 (art. 114 – 125) reguluje kwestie dotyczące ratowania życia na morzu.

Projektowana ustawa zachowuje w dużym stopniu dotychczasowy stan prawny w zakresie spraw związanych z ratowaniem życia na morzu, ustanowiony przez ustawę z 9 listopada 2000 roku. Rozdział ten rozpoczyna przepis art. 114 nakładający obowiązek niezwłocznego poinformowania organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej bądź jednostek Policji na każdego, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu.

Ustawa powierza w art. 115 zapewnienie działań związanych z ratowaniem życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencja SAR) z 1979 roku, organom administracji morskiej.

W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, na mocy art. 116 projektu ustawy utrzymana została Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), w skład której wchodzi: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze z drużynami ochotniczymi. Służba SAR zachowuje ciągłość działania. Ustawa przedstawia w art. 117 katalog zadań Służby SAR oraz zobowiązuje przedmiotową służbę do wykonywania zadań zgodnie z planem akcji poszukiwawczych i ratowniczych (Plan SAR). Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został na mocy art. 119 ustawy upoważniony do powoływania i odwoływania dyrektora kierującego Służbą SAR (ustawa określa też kryteria, jakie powinien spełniać kandydat na dyrektora Służby SAR).

Kolejne trzy artykuły: 120, 121 i 122 projektu ustawy odpowiadają w treści przepisom artykułów 46, 47 i 48 obecnej ustawy z 2000 r. i odnoszą się do uprawnień Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego, Rady SAR (organu opiniotawczo-doradczego

ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej) oraz Planu SAR. Nowością, wprowadzoną do projektu na wniosek MON, jest tylko zmiana na stanowisku przewodniczącego Rady SAR, którym od tej pory z mocy ustawy ma być Dowódca Marynarki Wojennej (a nie jak dotąd Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych).

Projekt przedmiotowej ustawy wprowadza dwa nowe przepisy materialne, których zabrakło w obecnym uregulowaniu, dotyczące oznakowania statków ratowniczych i zakazu nieuprawnionego używania tego oznakowania (art. 123 projektu) oraz uprawnień przysługujących członkom ochotniczych drużyn ratowniczych (art. 124 projektu ustawy).

Ustawa zawiera także w art. 124 in fine delegacje dla Rady Ministrów do określenia rozporządzeniem szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze (w tym sposób realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych), a dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej delegację do wydania rozporządzenia określającego szczegółową organizację Służby SAR (w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających).

Na mocy ostatniego w tym rozdziale, nowego w ustawie o bezpieczeństwie morskim przepisu art. 125 przedmiotowego projektu zostaje utworzona Morska Służba Asysty Telemedycznej, której zadania ma wykonywać Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest obowiązany (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia) do wydania rozporządzenia, które określi m.in. sposób funkcjonowania i organizację tej służby. Wydanie przedmiotowego rozporządzenia będzie stanowiło wypełnienie obowiązków Polski wynikających z Konwencji SOLAS i Konwencji SAR oraz art. 6 dyrektywy 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Rozdział 7 (art. 126 – 130) zawiera przepisy dotyczące kar pieniężnych.

Przepisy karne zawarte w projekcie ustawy wprowadzają odpowiedzialność finansową za naruszenie norm przewidzianych w ustawie i wynikających z niej przepisów prawa międzynarodowego i wspólnotowego dotyczącego bezpieczeństwa morskiego. Ustawa różnicuje kary pieniężne na kary pieniężne o równowartości do jednego miliona jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, oraz kary pieniężne 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.

Karom z pierwszej grupy podlega armator każdego statku, w przypadku gdy naruszy przepisy w zakresie poddania go obowiązkowej inspekcji, właściwej obsady załogowej, spełniania odpowiednich wymagań statecznościowych – jeśli jest to statek ro-ro, odpowiednich wymagań bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w żegludze krajowej albo gdy narusza zasady przewożenia statkiem konkretnych rodzajów ładunków. W porównaniu z obowiązującą ustawą w tej części przepisów karnych został dodany, w art. 126 pkt 1, oczywisty i niewyartykułowany poprzednio przepis przewidujący sankcje karne wobec armatora, który narusza przepisy w zakresie spełniania przez jego statek wymagań ustawy w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.

Karom z drugiej grupy mogą podlegać albo wszystkie podmioty (ustawa używa podmiotu powszechnego „kto” – art. 127 ust. 1), albo konkretnie wymienione podmioty (art. 127 ust. 2), takie na przykład jak: armator statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, przedstawiciel kapitana statku, dowódca jednostki pływającej Marynarki Wojennej, kierownik statku rybackiego, pilot morski, podmiot zarządzający portem. W osobnym przepisie art. 128 projektowana ustawa przewiduje sankcje karne dla osoby kapitana statku.

Nową regulacją ustawy jest przepis wyrażony w art. 127 ust. 1 pkt 7, nakładający sankcję karną na każdego, kto prowadzi statek morski lub śródlądowy, jacht morski lub śródlądowy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Ustawa zastrzega jednak, że sankcji tej nie podlega osoba, na którą została nałożona grzywna na podstawie Kodeksu karnego lub gdy wykroczenie zostało już stwierdzone prawomocnym wyrokiem skazującym.

W sprawie właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów ustawy, projekt odsyła do regulacji ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Rozdział 8 (art. 131 – 142) dotyczy zmian w przepisach obowiązujących, zawiera przepisy przejściowe i końcowe.

Ustawa wprowadza zmiany w czterech innych ustawach: ustawie o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, z 1967 r.; ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, z 1991 r.; ustawie o zapobieganiu

zanieczyszczaniu morza przez statki, z 1995 r.; oraz ustawie – Kodeks morski, z 2001 r.

W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416, z późn. zm.) zmiany polegają na dodaniu nowego punktu 5, w art. 13a w ust. 3, w brzmieniu: „przewodniczenie Radzie SAR, o której mowa w art. 121 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. ...)” oraz zmianie brzmienia art. 13b ust. 2 pkt 2, na: „wykonywanie zadań Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej”.

Zmiana w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.) polega na dodaniu w art. 42 ustępu 6 w brzmieniu: „W celu wymiany wiedzy i doświadczenia w zakresie, o którym mowa w ust. 1, organy administracji morskiej odbywają regularne spotkania, a w wyjątkowych okolicznościach odbywają także spotkania doraźne.” Wprowadzenie tego przepisu podyktowane zostało wymaganiami dyrektywy 2009/17/WE, zmieniającej artykułem 1 ust. 10 artykuł 20 dyrektywy 2002/59/WE, który w swoim nowym brzmieniu narzucił obowiązek odbywania tego rodzaju spotkań właściwym władzom w sprawach udzielania statkom potrzebującym pomocy miejsca schronienia. Ponieważ sprawy takie należą do szerszego zakresu spraw związanych z korzystaniem z morza, o którym mówi przepis art. 42 ust. 1 ustawy, cytowany wyżej zapis umieszczono właśnie w ustawie o obszarach morskich w odnoszącym się do administracji morskiej dziale III, w rozdziale traktującym o kompetencjach i terytorialnym zakresie działania organów tej administracji.

Zmiany w ustawie z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518) mają na celu implementację zmian do dyrektywy 2002/59/WE wprowadzonych przez postanowienia dyrektywy 2009/17/WE, która zmieniła brzmienie jej art. 15, dając możliwość (co zostało zapisane w art. 10a przedmiotowej ustawy) zwolnienia niektórych statków (na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej) odbywających żeglugę regularną z obowiązku każdorazowego informowania właściwego dyrektora urzędu morskiego o przewożonych ładunkach niebezpiecznych, a także nakładając na kapitana statku obowiązek powiadamiania o zmianach czasu przybycia do portu przeznaczenia wynoszących co najmniej trzy godziny.

Zmiany w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432) polegają na nadaniu nowego brzmienia art. 23 § 5: „Statek, o którym mowa w art. 73, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru” oraz rozszerzeniu treści art. 24 § 1 na następującą: „Statek niestanowiący polskiej własności ani nieuważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu wymogów określonych w art. 13 § 1 i przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do uzyskania wpisu do rejestru, z zastrzeżeniem § 2.”. Projektowana zmiana wynika z implementowania przepisu art. 4 dyrektywy 2009/21/WE nakazującego państwom członkowskim podjęcie właściwych środków zapewniających, aby nowo rejestrowane statki spełniały odpowiednie wymagania i przepisy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa.

Dodatkowo, aby zapobiec przypadkom eksploatacji pod polską banderą statków o bardzo niskich standardach (tzw. statków substandardowych) i nie obniżać na arenie międzynarodowej pozycji Polski jako państwa bandery, projekt ustawy dodaje w art. 31 po § 1 nowy § 1a o następującej treści: „Z rejestru okrętowego, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, można wykreślić statek, który w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcje państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku.”. W konsekwencji dodania tego przepisu zmieniona musiała być też treść kolejnego § 2, na następujący: „W przypadkach określonych w § 1 i 1a wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzyciela hipotecznego wyrażonej na piśmie.”.

Ustawa zmienia również brzmienie art. 48 § 2 Kodeksu morskiego, na następującą: „Zadania organu pomiarowego mogą zostać powierzone zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim”. Powyższa zmiana porządkuje przepisy w zakresie upoważniania uznanych organizacji (instytucji klasyfikacyjnych) do wykonywania zadań administracji morskiej oraz usuwa nieprawidłowości wykryte w ramach audytu polskiej administracji morskiej przeprowadzonego w dniach 12 – 19 kwietnia 2010 r. przez Międzynarodową Organizację Morską. W wyniku zmiany brzmienia art. 48 § 2 projektodawca zrezygnował ze wskazywania na konkretne organy pomiarowe i ich upoważniania do tych celów w drodze rozporządzenia.

Art. 135 ustawy stanowi, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Projektowana ustawa przewiduje specjalne terminy dla wejścia w życie przepisów dotyczących nowo utworzonej Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Zgodnie z art. 136 projektu w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy egzaminy kwalifikacyjne będą przeprowadzane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie przepisów dotychczasowych. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich prześlą Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej posiadaną dokumentację w zakresie dotychczas prowadzonej działalności. Przepis tego artykułu stanowi również, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powoła przewodniczącego oraz zastępców przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 77 ust. 10 ustawy.

Art. 137 ustawy decyduje również o tym, iż dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Ustawa nakłada też w art. 139 na armatorów jachtów komercyjnych obowiązek dostosowania się do wymagań ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Na mocy art. 140 dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11i, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 1 pkt 1, art. 15 ust. 1 pkt 2, art. 16 ust. 5, art. 16a ust. 3, art. 16b ust. 2, art. 16c ust. 4, art. 19 ust. 10, art. 19 ust. 10a, art. 25 pkt 1 i 3, art. 25 pkt 4, art. 26 ust. 2, art. 27c ust. 2, art. 29 ust. 1, art. 29 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 29 ust. 5, art. 29a ust. 1, art. 30 i 31 ust. 3, art. 32 ust. 2, art. 34, art. 35 d, art. 36 ust. 7, art. 37a ust. 2, art. 43 ust. 4, art. 49 ust. 1, art. 49 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 141, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 58, art. 23 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 8 ust. 3, art. 13 ust. 7, art. 14 ust. 3, art. 15 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 76 ust. 4, art. 74 ust. 4, art. 68, art. 80 ust. 3, art. 83 ust. 2, art. 86 ust. 3, art. 86 ust. 6, art. 86 ust. 10, art. 86 ust. 12, art. 91 ust. 2, art. 94 ust. 3, art. 98 ust. 5, art. 99 ust. 2, art. 101 ust. 7, art. 106, art. 107 ust. 9, art. 108 ust. 2, art. 118 ust. 4, art. 124 ust. 3, art. 124 ust. 4 niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Ponadto dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 19 ust. 8a oraz art. 25 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. zachowują moc przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez



statki z 1995 r. zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 10b ust. 3 tejże ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

W art. 140 i 141 wprowadzono przepisy przejściowe zapewniające ciągłość funkcjonowania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, a także pełnienia funkcji Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu, Koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji oraz Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

W art. 143 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).

Projekt ustawy przewiduje, iż nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, za wyjątkiem przepisów art. 70, które wejdą w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### I. Cel wprowadzenia ustawy

Celem projektowanej regulacji jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektyw stanowiących pakiet Eryka III, w tym dyrektywy 2009/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, dyrektywy 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, dyrektywy 2009/21/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Projektowana ustawa oprócz wdrożenia prawa unijnego wynikającego z pakietu dyrektyw Eryka III, wprowadzać będzie regulacje w zakresie kwalifikacji i składu załogi, przepisy regulujące bezpieczne uprawianie żeglugi przez statki morskie przeznaczone do uprawiania sportu lub rekreacji (turystyki) w celach niekomercyjnych oraz komercyjnych, zapisy regulujące nadzór nad stacjami atestacji urządzeń i wyposażenia statków, zapisy pozwalające na zatrzymanie statku o polskiej przynależności przez polski organ inspekcyjny na ściśle określony czas, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, zapisy dotyczące nadzoru nad stanem technicznym jachtów morskich o polskiej przynależności, przez podmioty lub osoby do tego upoważnione, zapis o utworzeniu oraz określeniu warunków funkcjonowania morskiej służby asysty telemedycznej.

### II. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Skutki wdrożenia ustawy dotyczyć będą działalności:

- 1) organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich,
- 2) armatorów oraz właścicieli statków,
- 3) załóg statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) pilotów morskich,
- 6) podmiotów zarządzających portami i przystaniamiorskimi,

- 7) towarzystw klasyfikacyjnych,
- 8) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- 9) akademii morskich i szkół morskich oraz ośrodków szkoleniowych,
- 10) związków sportowych o zasięgu ogólnokrajowym,
- 11) stowarzyszeń żeglarskich,
- 12) stacji atestacji wyposażenia statkowego,
- 13) Państwowej Inspekcji Pracy,
- 14) Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

W ujęciu ilościowym regulacja dotyczyć więc będzie:

- 3 urzędów morskich,
- 21 polskich armatorów,
- załóg statków morskich, tj. ok. 30 000 polskich marynarzy i oficerów aktywnie pracujących na statkach wszystkich bander świata,
- 10 zarządów portów morskich, obsługujących statki w żegludze międzynarodowej,
- 5 towarzystw klasyfikacyjnych, posiadających umowę o upoważnieniu do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej,
- 3 akademii morskich, 8 morskich szkół średnich i policealnych oraz 23 ośrodków szkolących marynarzy,
- ok. 20 stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku,
- ok. 4000 morskich jachtów rekreacyjnych (w tym ok. 90 % jachtów o długości całkowitej poniżej 15 m),
- ok. 250 morskich jachtów komercyjnych.

Przychody z całokształtu działalności w zakresie gospodarki morskiej wyniosły ok. 1 % w stosunku do przychodów z całokształtu działalności dla całej gospodarki Polski (dane za 2008 r.).

### III. Wyniki konsultacji społecznych

Projektowane zmiany do ustawy były konsultowane w ramach uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Urząd Morski w Gdyni,
- 2) Urząd Morski w Szczecinie,
- 3) Urząd Morski w Słupsku,
- 4) Akademia Morska w Szczecinie,
- 5) Akademia Morska w Gdyni,
- 6) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni,
- 7) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR,
- 8) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 9) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 10) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie.

W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku,
- 2) Det Norske Veritas Polska,
- 3) Germanischer Lloyd Polska,
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce,
- 5) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 6) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 7) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 8) Polski Związek Żeglarski,
- 9) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS,
- 11) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich,
- 12) Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”,
- 13) Gdańska Federacja Żeglarska,
- 14) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
- 15) Związek Armatorów Polskich,
- 16) Polska Żegluga Bałtycka,
- 17) Polska Żegluga Morska,
- 18) Unibaltic,

- 19) Rem-Service. Sp. z o.o.,
- 20) Unity Line Sp. z o.o.,
- 21) Polskie Linie Oceaniczne,
- 22) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 23) Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.,
- 24) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 25) Zarząd Portu Elbląg,
- 26) Zarząd Portu Police,
- 27) Zarząd Portu Darłowo,
- 28) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 29) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 30) Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa,
- 31) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni,
- 32) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
- 33) Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.,
- 34) Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego,
- 35) Ośrodek Szkolenia Pożarniczego – Fire Port Service,
- 36) Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c.,
- 37) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 38) Ośrodek Szkolenia Ratowniczego, Fundacja Rozwoju WSM,
- 39) Akademia Morska Studium GMDSS,
- 40) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 41) Ośrodek Szkoleniowy Akademia Marynarki Wojennej,
- 42) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej,
- 43) Straż Portowa Sp. z o.o.,
- 44) Bałtycka Akademia Umiejętności,
- 45) Meridian International S.C.,
- 46) Gdyńska Szkoła Morska,
- 47) Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte,

- 48) Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 49) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej,
- 50) Ośrodek Szkolenia Morskiego przy Centrum Kształcenia Zawodowego,
- 51) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 52) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 53) Towarzystwo Wiedzy Powszechnej – Oddział Regionalny w Szczecinie,
- 54) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu,
- 55) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
- 56) Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie.

W ramach uzgodnień społecznych zostały zgłoszone uwagi, które w większości odnosiły się do utworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, przejęcia nadzoru nad wszystkimi ośrodkami szkoleniowymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, uregulowania spraw ochrony przeciwpożarowej w portach oraz wdrożenia postanowień Konwencji MOP o pracy na morzu (MLC 2006).

Z uwag dotyczących spraw powołania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i przejęcia nadzoru nad morskimi jednostkami edukacyjnymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wynikało, że centralizacja szkolenia, egzaminowania, nadzorowania ośrodków w projekcie zmian do ustawy nie prowadzi do podwyższenia standardów szkolenia, natomiast podniesie koszty kształcenia kadr morskich. Celem stworzenia Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej jest opracowanie systemu centralnych testów egzaminacyjnych ze wszystkich przedmiotów, co zniweluje różnice w poziomie oceny wiedzy i umiejętności zdających. Bardziej szczegółowe uwagi dotyczące sposobu działania komisji egzaminacyjnej, przeprowadzania egzaminów, tworzenia bazy pytań i list egzaminatorów zostaną wzięte pod uwagę na etapie tworzenia aktów wykonawczych do ustawy, ponieważ wprowadzanie szczegółowych przepisów do tekstu ustawy jest niecelowe. Egzaminacje w dalszym ciągu będą przeprowadzane na Wybrzeżu. Utworzenie takiej komisji nie wiąże się ze zwiększeniem kosztów jej utrzymania, ponieważ z trzech obecnie funkcjonujących komisji powstanie jedna niezależna komisja.

Zagadnienia dotyczące uznawania i nadzoru ośrodków szkoleniowych w obecnym stanie powodują niejednorodność sposobu prowadzenia kontroli i uznawania, a także, z uwagi na

lokalny zakres kontroli, mogą generować zarzuty o istnieniu powiązań pomiędzy kontrolującymi a kontrolowanymi. Proponowane przejście przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej bezpośredniego audytowania morskich jednostek edukacyjnych wyeliminuje wątpliwości odnośnie do systemu kontroli. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że ośrodki szkoleniowe są obowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001, w związku z czym audytorzy przeprowadzający audyty w tych ośrodkach powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania audytów w tym zakresie. Ponadto audytorzy powinni posiadać wiedzę dotyczącą Konwencji STCW oraz jej wymagań.

Przepisy dotyczące ochrony pożarowej w portach morskich i na wodach morskich niestety nie mogą znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim, gdyż inny jest zakres podmiotowy ustawy. Podobnie jest w przypadku ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, która reguluje sprawy ochrony portów przed aktami bezprawnej ingerencji lub aktami terrorystycznymi. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury zagadnienia regulujące ochronę przeciwpożarową w portach morskich i na wodach morskich powinny znaleźć się w ustawie o ochronie przeciwpożarowej, która jest odpowiednim aktem w tym zakresie. W związku z powyższym Ministerstwo wypracuje wspólne stanowisko w tej sprawie z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, który jest właściwy w zakresie spraw ochrony pożarowej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Uwzględnienie postanowień Konwencji MLC Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2006 r. w projekcie ustawy nie jest możliwe, ponieważ zagadnienia zawarte w Konwencji nie mieszczą się w zakresie przedmiotowym ustawy. Konwencja MLC będzie wdrożona ustawą o pracy na morzu, nad którą trwają prace legislacyjne.

#### IV. Skutki wprowadzenia regulacji

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

#### Koszty związane z implementacją prawa UE

W związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, konieczne jest pokrycie następujących kosztów związanych z utworzeniem i utrzymaniem:

- 1) bazy danych statków o polskiej przynależności – ok. 300 tys. zł, w tym:

- ok. 20 tys. zł – opracowanie dokumentacji projektowej dla utworzenia bazy danych statków,
- ok. 260 tys. zł – zakup sprzętu, oprogramowania oraz integracja z istniejącymi systemami bezpieczeństwa żeglugi,
- ok. 20 tys. zł – szkolenie operatorów systemu.

Wykonawcą bazy danych będzie jeden z urzędów morskich (obecnie trwają ostateczne ustalenia, który z UM podejmie się projektu i będzie beneficjentem ww. kwoty).

2) systemu zarządzania jakością (ok. 70 tys. zł na rozszerzenie systemu oraz ok. 30 tys. zł rocznie w związku z kosztami przeprowadzania audytów odnowieniowych) – ww. kwota stanowi koszty administracyjne trzech urzędów morskich;

3) morskiej służby asysty telemedycznej – corocznie ok. 100 tys. zł, w tym:

- ok. 60 tys. zł – koszty osobowe dla lekarzy pełniących całodobowy dyżur (obejmujące wynagrodzenie wraz z pochodnymi, dla minimum 3 lekarzy pracujących w systemie zmianowym),
- ok. 40 tys. zł – koszty lokalowe (wynajęcie oraz utrzymanie pomieszczenia do pełnienia dyżurów) oraz koszty opłat za połączenia telefoniczne i transmisje danych.

Beneficjentem ww. kwoty będzie wyznaczone w ustawie Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej, mając na uwadze, że pracujący w tym zakładzie lekarze, którzy udzielać będą porad drogą radiową, posiadają doświadczenie morskie lub przeszkolenie w zakresie podstaw medycyny morskiej i tropikalnej. Służba nie będzie stanowić odrębnej jednostki organizacyjnej, a będzie jedynie zorganizowanym systemem dyżurów odpowiednio przeszkolonych lekarzy świadczących porady medyczne drogą telefoniczną lub radiową dla załóg statków morskich. Nadzór nad działaniem służby sprawował będzie minister właściwy do spraw zdrowia. Ww. kwota potrzebna corocznie na funkcjonowanie służby będzie finansowana z części 21 budżetu państwa. Nie przewiduje się dodatkowych środków związanych z utworzeniem służby, ponieważ podstawowe wyposażenie i miejsce do pełnienia służby powinien zapewnić wybrany instytut.

W związku z dyrektywą 2009/21/WE pojawią się również koszty audytu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (VIMSAS), ponoszone co 7 lat. W kwietniu 2010 r. odbył się audyt IMO, stąd konieczność ponoszenia kosztów z tym związanych nastąpi w roku 2016 lub 2017. Koszty przeprowadzenia takiego audytu w roku 2010 wyniosły ok. 50 tys. zł.



W związku z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu, z uwagi na wprowadzenie nowego reżimu inspekcyjnego państwa portu, konieczna będzie poprawa stanu zatrudnienia inspektorów inspekcji państwa portu (PSC) (problemy z obsadą z braku chętnych) w celu dostosowania liczby inspektorów do obowiązków państwa portu nałożonych ww. dyrektywą. Będzie również istniała konieczność zapewnienia odpowiedniego wyposażenia i szkoleń dla inspektorów.

W związku z dyrektywą 2009/17/WE zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, według wstępnej oceny, skutki finansowe, jakie spowodowane zostaną wdrożeniem dyrektywy, będą obejmować następujące zagadnienia:

- w Urzędzie Morskim w Szczecinie należy przewidzieć koszty wyposażenia stanowiska do obsługi systemów monitorowania ruchu statków (SafeSeaNet i LRIT) – sprzęt komputerowy oraz biurowy, które wyniosą około 12 tys. zł, a także koszt adaptacji pomieszczenia dla ww. stanowiska z uwzględnieniem kontroli dostępu i ochrony danych, co wyniesie około 10 tys. zł, koszt ten zostanie pokryty z budżetu państwa,
- w Urzędzie Morskim w Gdyni przewidywane są wydatki na dostosowanie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowego Systemu SafeSeaNet), szczególnie w zakresie podsystemów tego Systemu, tj. systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi i systemu kontrolno-informatycznego dla portów polskich, w wysokości 0,9 mln zł, a także wydatki związane z ustanowieniem w Polsce serwerowni awaryjnej dla infrastruktury systemu identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (LRIT), w wysokości około 2,1 mln zł. Wymienione wyżej wydatki przewidywane przez Urząd Morski w Gdyni zostały już jednak zapisane w realizowanym przez Urząd Morski w Gdyni projekcie „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego” (KSBM), którego etap I znajduje się na liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 (Priorytet VII Transport przyjazny środowisku). Koszt całkowity tego projektu (etap I) określony został kwocie 111 665 386,75 zł, przy czym maksymalne dofinansowanie z UE wynosi 101 268 643,15 zł, zaś pozostałe środki niezbędne do sfinansowania przedmiotowego projektu są co roku zapewniane w budżecie Urzędu Morskiego w Gdyni.

Nie przewiduje się wzrostu dochodów budżetu państwa z tytułu opłat za przeprowadzenie inspekcji statku i wydawanie stosownych dokumentów, jak również zwiększenia obciążeń finansowych armatorów i właścicieli statków. Katalog inspekcji bandery oraz inspekcji państwa portu, który opisano w ustawie stanowi jedynie

uporządkowanie obecnego stanu rzeczy oraz doprowadzenie do zgodności nazewnictwa poszczególnych typów i rodzajów inspekcji do nomenklatury używanej w przepisach międzynarodowych. Wprowadzenie nowego reżimu inspekcyjnego w zakresie inspekcji państwa portu nie wpłynie na zwiększenie obciążeń finansowych armatorów i właścicieli statków, ponieważ inspekcje te, wykonywane na statkach o obcej przynależności, nie podlegają opłatom za ich przeprowadzenie.

Koszty niezwiązane z implementacją prawa UE

Ustanowienie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE), będzie się wiązało z powołaniem przewodniczącego i dwóch zastępców oraz utworzeniem jednego etatu do prowadzenia obsługi komisji (sekretariat).

Przedmiotowa zmiana nie spowoduje dodatkowego obciążenia dla budżetu państwa. Obecnie funkcjonują trzy komisje egzaminacyjne przy każdym z dyrektorów urzędów morskich. W ich miejsce powołana zostanie Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Dodatkowo koszty funkcjonowania CMKE oraz opłacenia egzaminatorów pokryte będą ze zwiększonych dochodów z przeprowadzania egzaminów w związku ze zmianą załącznika do ustawy w zakresie opłat za egzaminy. Podwyższenie opłat za egzaminy wynika z faktu, że przedmiotowe opłaty od 2000 r. nie ulegały zmianom. Koszty związane z wynagrodzeniem egzaminatorów i dochody trzech komisji egzaminacyjnych w roku 2008 wyniosły odpowiednio 350 tys. zł oraz 860 tys. zł. Pozostała kwota przeznaczona jest na wynagrodzenia przewodniczących komisji egzaminacyjnych, pracowników sekretariatów komisji oraz opłacenie materiałów i pomieszczeń egzaminacyjnych. Obecnie co roku rezerwowana jest kwota 450 tys. rocznie na wydatki związane z działaniem komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich. Wydatki te nie ulegną zwiększeniu po utworzeniu CMKE.

W związku z objęciem pełnym i bezpośrednim nadzorem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nad morskimi jednostkami edukacyjnymi pojawią się koszty audytów, czyli koszty zespołu audytującego. W związku z powyższym konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia, we właściwej komórce organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury o dwie osoby. Płace tych osób kalkuluje się na poziomie 3,5 tys. zł dla każdej z nich, co daje obciążenie budżetu państwa ok. 100 tys. zł rocznie.

Morska jednostka edukacyjna odprowadzać będzie za audyt opłatę zgodnie z załącznikiem do ustawy. Koszty audytów dodatkowych zleconych przez MI oraz koszty wynagrodzenia audytorów zgodnie z załącznikiem do ustawy pokrywać będzie budżet państwa.

Przewidywane koszty roczne ok. 100 tys. zł w pełni zależą od ilości realizowanych audytów. Beneficjentem tej kwoty będzie Ministerstwo Infrastruktury. Częściowa kompensacja kosztów osiągnięta zostanie poprzez aktualizację wysokości opłat za audyty określone w załączniku do ustawy. Koszty związane z wynagrodzeniem audytorów i dochody z przeprowadzonych kontroli w roku 2008 wyniosły odpowiednio 24 tys. zł oraz 41 tys. zł. Pozostała kwota przeznaczana jest na wynagrodzenia osób koordynujących przeprowadzanie kontroli w ośrodkach szkoleniowych.

Środki finansowe na pokrycie kosztów związanych z wejściem w życie projektowanej ustawy zostaną zapewnione z części budżetu będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Nie przewiduje się zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Z tytułu wejścia w życie projektowanej ustawy nie wystąpią skutki finansowe dla Państwowej Inspekcji Sanitarnej, ponieważ zadania PIS nie ulegną zmianie.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych oraz wytycznymi Ministra Finansów zapewniającymi stosowanie jednolitych wskaźników makroekonomicznych, które będą stanowić podstawę oszacowywania skutków finansowych projektowanej ustawy, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2012 – 2021, w oparciu o kwotę bazową wynoszącą 780 tys. zł. Kwota ta zawiera zarówno wydatki osobowe jak i rzeczowe. W 2012 r. kwota wydatków w stosunku do ww. kwoty bazowej będzie większa o 392 tys. zł w związku z jednorazowymi wydatkami związanymi z utworzeniem bazy danych statków o polskiej przynależności (300 tys. zł), rozszerzenia systemów ISO w urzędach morskich (70 tys. zł) oraz doposażenia VTS Szczecin-Świnoujście (22 tys. zł). W 2017 r. kwota bazowa została powiększona o 50 tys. zł w związku z planowanym ponownym audytem IMO.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach wyniosą:

- 1) 2012 r. – 1 172 tys. zł,
- 2) 2013 r. – 800 tys. zł,
- 3) 2014 r. – 820 tys. zł,

- 4) 2015 r. – 840 tys. zł,
- 5) 2016 r. – 861 tys. zł,
- 6) 2017 r. – 933 tys. zł,
- 7) 2018 r. – 904 tys. zł,
- 8) 2019 r. – 925 tys. zł,
- 9) 2020 r. – 947 tys. zł,
- 10) 2021 r. – 970 tys. zł.

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy przyjęto średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych.

Szczegółowy, maksymalny limit wydatków budżetu państwa na lata 2012 – 2021 określa tabela.

	Jednostka obliczeniowa	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CPI – dynamika średnioroczna	%	100	102.5	102.5	102.5	102.5	102.5	102.4	102.4	102.4	102.4
	zł	1172 tys. zł.	800 tys. zł	820 tys. zł	840 tys. zł	861 tys. zł	933 tys. zł	904 tys. zł	925 tys. zł	947 tys. zł	970 tys. zł

W zakresie dochodów kwoty dochodu na poziomie 900 tys. zł rocznie (860 tys. zł działanie CMKE, 40 tys. zł dokonywanie audytów morskich jednostek edukacyjnych) i nie podlegają wzrostowi o ww. wskaźnik, ponieważ wynikają z cennika umieszczonego w załączniku do ustawy. Wdrożenie projektowanych rozwiązań nie będzie angażowało dodatkowych środków budżetu państwa w jakiegokolwiek fazie realizacji, zarówno w części 21 – Gospodarka morska, jak i poza nią. Projektowane rozwiązania nie spowodują zmiany poziomu wydatków przewidzianych i zaplanowanych w części 21 – Gospodarka morska.

Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

## 2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane zmiany będą miały pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez podniesienie atrakcyjności polskiej bandery, poprawę jakościową floty i konkurencyjność w stosunku do krajów trzecich. Wprowadzenie odpowiednich przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi jachtów komercyjnych może stworzyć nowe miejsca pracy na obszarach nadmorskich, dzięki pojawieniu się nowego rodzaju działalności turystycznej.

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

Projekt ustawy nie generuje obciążeń administracyjnych. Regulacje nie będą powodowały obciążenia dla sektora przedsiębiorców w sektorze gospodarki morskiej, ponieważ zgodnie z zapisami dyrektyw oraz umów międzynarodowych, nowe obowiązki nakładane są w zdecydowanej większości na administrację morską.

Projektowane zmiany pozytywnie wpłyną na konkurencyjność gospodarki poprzez podniesienie atrakcyjności polskiej bandery, poprawę jakościową floty i konkurencyjność w stosunku do krajów trzecich.

Podniesienie atrakcyjności bandery może służyć zachęceniu armatorów polskich do rejestracji swojej działalności gospodarczej pod banderą narodową. Bandera o wysokim współczynniku działalności może również zachęcić armatorów zagranicznych, w związku z faktem, że statki podnoszące taką banderę będą rzadziej poddawane kontrolom inspekcji państwa portu (PSC). Zachęcające dla armatorów może być również wprowadzenie systemów zarządzania jakością w całej administracji morskiej, co sprawi, że jej działania staną się jednolite i bardziej przejrzyste dla podmiotów zewnętrznych.

Wprowadzenie odpowiednich regulacji w zakresie jachtingu komercyjnego pozwoli na dostosowanie przepisów polskich do poziomu, jaki obowiązuje w innych państwach UE. Uregulowanie spraw jachtingu komercyjnego ma na celu de facto zmniejszenie wymagań, jakie powinny być obecnie stosowane w odniesieniu do jachtów sportowych uprawiających działalność polegającą w szczególności na przewozie osób. Zostanie otwarty nowy rynek usług o regulacjach bardziej liberalnych (w szczególności zmniejszone zostaną obciążenia finansowe i administracyjne) niż ma to miejsce w przypadku pełnomorskiej żeglugi pasażerskiej obowiązujące zgodnie z przepisami Kodeksu morskiego (które traktują jednostki sportowe prowadzące działalność, o której mowa w niniejszym projekcie ustawy, jako normalne statki handlowe). Aby natomiast zapewnić bezpieczeństwo osób korzystających

z usług w zakresie żeglarstwa komercyjnego, niezbędne jest określenie minimalnych przepisów dotyczących wymagań technicznych, jakie muszą spełniać przedmiotowe jachty. Podkreślić należy, że jednocześnie utrzymana zostaje liberalizacja w zakresie żeglarstwa rekreacyjnego. Co więcej, poprzez wprowadzenie możliwości prowadzenia nadzoru nad stanem technicznym jachtów rekreacyjnych przez podmioty inne niż instytucje klasyfikacyjne, rynek ww. usług zostanie otwarty i stanie się bardziej konkurencyjny pod względem cenowym i jakościowym.

#### 4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Proponowane zmiany nie wpłyną na sytuację i rozwój regionalny.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega notyfikacji.