

## UZASADNIENIE

- I. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Rzeczpospolita Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz członek Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wspiera inicjatywy tych organizacji, mające na celu utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie.

Sprawy dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawie badania wypadków i incydentów morskich regulowane są w szeregu aktów normatywnych o charakterze międzynarodowym i europejskim, w tym w:

- 1) Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543), zwanej dalej „UNCLOS”;
- 2) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS);
- 3) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679) (Konwencja MARPOL);

- 4) dyrektywie Rady 1999/35/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.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 296, z późn. zm.);
- 5) dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/18/WE”.

Obecnie w krajowym systemie prawa sprawy związane z badaniem wypadków morskich są unormowane w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą o izbach morskich”.

Obowiązujące na mocy ustawy o izbach morskich rozwiązania dotyczące dochodzeń wzorowane są głównie na regulacjach niemieckich z początków ubiegłego wieku. W związku z tym obecnie dochodzenie w sprawie wypadku morskiego prowadzone jest pod kątem orzeczenia o winie lub o stopniu winy osób bezpośrednio lub pośrednio związanych z wypadkiem, nie zaś pod kątem szybkiego ustalenia przyczyn wypadku. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wszystkie zebrane dowody oraz dane osobowe osób zeznających w prowadzonym dochodzeniu w sprawie wypadku, na dowolnym etapie tego dochodzenia, mogą być ujawnione i przekazane innym organom dochodzeniowym lub sądowi. Dodatkowo izby morskie nie są organami zajmującymi się wyłącznie wypadkami morskimi, ale mają ustawowo nałożone inne obowiązki rejestrowo-administracyjne. Quasi sądowa struktura izb morskich powoduje, że orzeczenia, włącznie z zaleceniami wynikającymi z przeprowadzonych dochodzeń w sprawie wypadków, podlegają procedurze właściwej sprawom sądowym, co utrudnia szybkie wcielenie w życie wniosków z przeprowadzonych dochodzeń mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

Celem projektowanej ustawy jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2009/18/WE, która jest częścią tzw. „trzeciego pakietu morskiego” – Erika III.

Dyrektywa 2009/18/WE wprowadza wytyczne dotyczące dochodzeń technicznych i wymiany doświadczeń po zaistnieniu wypadków lub incydentów morskich. Celem dochodzeń nie jest określenie odpowiedzialności cywilnej lub karnej za wypadek lub incydent morski, ale ustalenie jego okoliczności i rozpoznanie technicznych przyczyn, co pozwoli na wyciągnięcie odpowiednich wniosków i wdrożenie środków zapobiegawczych, pozwalających uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości. Celem dyrektywy 2009/18/WE, a tym samym projektowanej ustawy, jest również wprowadzenie wspólnej metodologii prowadzenia badań w sprawie wypadków i incydentów morskich oraz ram współpracy państw członkowskich UE tak, aby zapewnić korzystanie z doświadczeń innych państw w badaniu wypadku lub incydentu morskiego.

Dyrektywa 2009/18/WE stanowi również, iż niezbędne jest zapewnienie niezależności organu prowadzącego badanie w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, gdyż tylko wtedy można uzyskać wiarygodne informacje na temat zaistniałego zdarzenia.

Przez niezależność postępowania należy rozumieć:

- 1) niezależność w znaczeniu podmiotowym, określoną w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2009/18/WE, a zatem funkcjonalną niezależność organu prowadzącego badanie od władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność statków do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb portu, działanie portów morskich oraz wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniami powierzonymi temu organowi;
- 2) niezależność w znaczeniu przedmiotowym, określoną w art. 4 ust. 1 dyrektywy 2009/18/WE, a zatem niezależność od postępowania w sprawach karnych i innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, także poprzez fakt, iż organ badający wypadek lub incydent morski nie może zawiesić lub opóźnić swego postępowania z uwagi na inne postępowania, w tym karne.

Obecnie polskie organy prowadzące badania wypadków morskich nie spełniają podstawowego celu, stawianego zarówno przez Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zwany dalej „kodeksem badania wypadków”, jak i dyrektywę 2009/18/WE, jakim jest niezależność postępowania, przynajmniej w zakresie przedmiotowym.

Utworzenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zwanej dalej „Komisją”, jako organu działającego przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej pozwoli na realizację założeń Kodeksu badania wypadków oraz zapewni prawidłową implementację dyrektywy 2009/18/WE. Proponowane rozwiązanie zapewni bezstronność przy prowadzeniu badań w sprawach wypadków morskich.

Pojęcie „prowadzenia dochodzeń”, którym posługuje się m.in. dyrektywa 2009/18/WE, w projektowanej ustawie zostało określone mianem „badania wypadku lub incydentu morskiego”, ze względu na prawnokarne konotacje w prawie krajowym instytucji „dochodzenia”. Użycie w projekcie wyrazu: „badanie” ma na względzie podkreślenie celu powołania Komisji, jakim jest badanie zaistniałego zdarzenia dla ustalenia jego przyczyn. Zgodnie ze słownikiem angielskim termin: „investigation” oznacza poza „dochodzeniem”, również „badanie”, „dociekanie”, „poszukiwanie”. Termin: „dochodzenie” jest używany w polskim prawodawstwie głównie w odniesieniu do uproszczonej formy postępowania przygotowawczego prowadzonego najczęściej przez Policję pod nadzorem prokuratora. Zgodnie z art. 312 i art. 325a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555, z późn. zm.), dochodzenie prowadzi Policja lub organy Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Celnej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego, w zakresie ich właściwości, chyba że prowadzi je prokurator.

Projekt ustawy wdraża także postanowienia dyrektywy 2009/18/WE ułatwiające członkom Komisji dostęp do informacji. Zagwarantowanie anonimowości wyzwała większą otwartość osób związanych w jakimkolwiek stopniu z zaistniałym zdarzeniem, gdyż nie obawiają się one, że zostanie przypisana im wina za spowodowanie wypadku lub incydentu morskiego lub w przypadku podmiotów

gospodarczych ich nazwa/firma nie będzie kojarzona z wypadkiem lub incydem morskim. Inną korzyścią z implementacji dyrektywy 2009/18/WE jest ograniczenie liczby badań prowadzonych przez państwa członkowskie do niezbędnego minimum (ogólna zasada jeden wypadek – jedno badanie), poprzez wprowadzenie pojęć państwa kierującego badaniem i państwa istotnie zainteresowanego w prowadzeniu badania, co z kolei spowoduje zmniejszenie kosztów.

Celem dyrektywy 2009/18/WE jest również polepszenie bezpieczeństwa żeglugi poprzez upowszechnienie na skalę europejską zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sporządzonych na podstawie przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. Powinno to skutkować zmniejszoną ilością wypadków i incydentów morskich. A to z kolei implikuje zmniejszenie kosztów związanych z usuwaniem negatywnych skutków zaistniałych wypadków lub incydentów morskich oraz zmniejszenie liczby wypadków morskich, których skutkiem są ofiary śmiertelne.

## II. Zakres proponowanych rozwiązań

Rozdział 1 (art. 1 i 2) projektowanej ustawy zawiera przepisy o charakterze ogólnym

Artykuł 1 projektowanej ustawy określa przedmiot regulacji ustawy. Zgodnie z tym przepisem ustawa reguluje organizację i działanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Jednocześnie przepis ten wskazuje, że Komisja prowadzi badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, które wiążą Polskę.

W art. 2 projektu ustawy utworzony został „słowniczek” pojęć, w którym zdefiniowano wszystkie istotne ze względu na treść projektu ustawy pojęcia, w tym pojęcie: „wypadku morskiego”, „bardzo poważnego wypadku”, „poważnego wypadku” (pojęcie wypadku morskiego obejmuje w swym zakresie bardzo poważne wypadki, poważne wypadki oraz wypadki inne niż bardzo poważne i poważne), „incydentu morskiego”, „kodeksu badania wypadków”, „rejestratora VDR” lub „S-VDR”, „bazy danych EMCIP”, „szybkiego statku pasażerskiego”.

## Rozdział 2 (art. 3 – 14) projektu reguluje organizację Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Art. 3 stanowi podstawę formalnoprawną funkcjonowania Komisji. Wskazuje on na miejsce Komisji w systemie prawa, opisuje tryb powołania Komisji oraz jej skład osobowy. Przepis ten stanowi o „wyznaczeniu” członków Komisji, gdyż nie będą oni objęci instytucją „powołania” określoną w przepisach ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.), zwanej dalej „kodeksem pracy”, lecz zostanie, po wyznaczeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, z członkiem Komisji nawiązany stosunek pracy na podstawie umowy o pracę. Treść przepisu artykułu 3 wskazuje, iż Komisja będzie prowadzić swoje działania w sposób niezależny. Zostało to osiągnięte poprzez powołanie Komisji przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz wprowadzenie kadencyjności członków Komisji.

W art. 4 projekt ustawy określa wymogi odnośnie do osób, które mogą być członkami Komisji, zapewniające odpowiednie przygotowanie i doświadczenie do przeprowadzania badań wypadków lub incydentów morskich, wdrażając wymóg dyrektywy 2009/18/WE (implementacja art. 8 ust. 1 i 2 dyrektywy 2009/18/WE).

Art. 5 projektu określa przesłanki wygaśnięcia członkostwa w Komisji, zaś artykuły 6 – 9 określają zasady rozliczania czasu pracy osób wchodzących w skład Komisji tak, aby ciągłość badania wypadków lub incydentów morskich była zapewniona 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu oraz w zgodzie z przepisami międzynarodowymi i kodeksem pracy. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów projektu ustawy. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie powinien przekraczać 6 miesięcy. Zgodnie z art. 17 ust. 3 lit. g dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotyczącej niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, str. 9), zwanej dalej „dyrektywą 2003/88/WE”, możliwe jest zastosowanie odstępstw w zakresie okresu rozliczeniowego i wydłużenie go do sześciu miesięcy, zgodnie z przepisem art. 19 dyrektywy 2003/88/WE. Korzystanie z odstępstw zawartych w artykule 17 ust. 3 lit. g dyrektywy 2003/88/WE (w przypadku wypadków lub w sytuacji bliskiego ryzyka wypadku) jest uzasadnione tym, że członkowie Komisji będą zobowiązani do podjęcia czynności badawczych niezwłocznie, po powiadomieniu o konieczności

przystąpienia do tych czynności. Z uwagi na specyfikę pracy członków Komisji zasadne jest zatem zastosowanie wspomnianego odstępstwa.

Ta specyficzna sytuacja, w której mogą się znaleźć członkowie Komisji, powoduje również, że przewidziano możliwość udzielenia członkom Komisji badającym wypadek minimalnego odpoczynku dobowego nie bezpośrednio po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, ale w ciągu 7 dni następujących po zakończeniu pracy. Na takie rozwiązanie zezwala art. 17 ust. 2 wspomnianej wyżej dyrektywy 2003/88/WE. Zgodnie z tym przepisem stosowanie odstępstw przewidzianych w dyrektywie 2003/88/WE jest możliwe także bez przyznania równoważnego okresu wyrównawczego odpoczynku, w wyjątkowych przypadkach, w których przyznanie takich równoważnych okresów nie jest możliwe z powodów obiektywnych, pod warunkiem że zainteresowanym pracownikom przyznano właściwą ochronę. Należy stwierdzić, że konieczność niezwłocznego podjęcia i jak najszybszego przeprowadzenia czynności badawczych stanowi obiektywną przeszkodę w przyznaniu równoważnego okresu wyrównawczego odpoczynku bezpośrednio po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy. Pracownicy objęci są jednak stosowną ochroną, gdyż przyznanie tych okresów odpoczynku nastąpi w ciągu 7 dni, co zapewni pracownikom odpowiedni wypoczynek.

Kolejne art. 10 i 11 projektowanej ustawy określają zasady uczestnictwa w pracach Komisji ekspertów, którzy wyznaczani będą przez Przewodniczącego Komisji. Ekspertem będzie mogła być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego. Ekspertowi za udział w pracach Komisji, w tym za wykonanie ekspertyz, przysługiwać będzie wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej. Ponadto Przewodniczący Komisji będzie mógł zlecać wykonanie ekspertyz, badań lub analiz niezbędnych do prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego, innym podmiotom niż eksperci. Jednocześnie przepis art. 11 projektu ustawy zapewnia, aby informacje, jakie pozyskali eksperci w trakcie prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego nie mogły być wykorzystywane w postępowaniu przed sądem albo innym organem prowadzącym postępowanie.

Art. 12 określa sposób finansowania i obsługi administracyjnej działalności Komisji, który zakłada w kwestiach finansowych podległość Przewodniczącego

Komisji ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, będącemu dysponentem części budżetu państwa, z którego zapewnia się środki na prowadzenie działalności Komisji. Natomiast art. 13 projektu ustawy upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania, w drodze zarządzenia, regulaminu działania Komisji oraz wskazania jej siedziby.

Ostatni przepis tego rozdziału, art. 14 wdraża postanowienia art. 10 dyrektywy 2009/18/WE, nakładając na Komisję obowiązek udziału w pracach zespołu do spraw stałej współpracy powołanego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. Komisja biorąc udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy ma uzgadniać z organami powołanymi do prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich UE najlepsze warunki współpracy, aby osiągnąć cele, które zostały enumeratywnie wymienione w tym przepisie.

Rozdział 3 (art. 15 – 34) ustawy reguluje badanie wypadków i incydentów morskich. Art. 15 projektu określa od strony pozytywnej oraz od strony negatywnej wypadki i incydenty morskie, jakie bada Komisja. Treść tego artykułu odpowiada zakresowi stosowania wdrażanej niniejszym projektem dyrektywy 2009/18/WE wyrażonemu w jej art. 2.

W art. 16 projektu ustawy regulowana jest właściwość Komisji w zakresie badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów morskich bez jakiegokolwiek orzekania o winie i przypisywania odpowiedzialności za wypadek lub incydent morski. Przepis określa również, że Komisja działa kolegialnie, podejmując decyzje w formie uchwał, przy czym członkowie Komisji, podejmując uchwałę, są obowiązani kierować się zasadą swobodnej oceny dowodów. Komisja prowadzi badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Komisję. Jest to zgodne z zasadami dyrektywy 2009/18/WE wyrażonymi w jej artykułach 1 i 4.

Art. 17 projektu ustawy określa, co jest celem badania wypadku lub incydentu morskiego. Zgodnie z tym przepisem, celem badania wypadku lub incydentu



morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Badanie wypadku lub incydentu morskiego obejmuje zbieranie i analizowanie dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu morskiego, a także gdy jest to wskazane, przygotowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Przepis ten określa ponadto, że czynności badawcze w ramach badania, prowadzić będzie zespół wyznaczony przez przewodniczącego Komisji, składający się z członków Komisji oraz, w razie potrzeby, z ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Zespół taki składać się musi co najmniej z dwóch osób, w tym co najmniej z jednego członka Komisji.

Art. 18 projektowanej ustawy określa bardzo ważne z punktu widzenia niezależności Komisji zasady wyłączenia członków Komisji oraz ekspertów z prac Komisji, w tym z prac zespołu prowadzącego czynności badawcze. Do wyłączenia stosować się będzie odpowiednio przepis art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.). Projektowany przepis przewiduje, w jakich wypadkach zarządzana jest weryfikacja czynności przeprowadzonych przy udziale członka Komisji lub eksperta, który podlegał wyłączeniu oraz w jakich przypadkach przeprowadzane jest ponowne badanie. Celem tego przepisu jest wyeliminowanie sytuacji, kiedy to osoba zainteresowana wynikiem badania, brałaby udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze.

Art. 19 projektu ustawy określa kolejność działań, jaką Komisja powinna podjąć po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim, oraz nakłada na Komisję obowiązek niezwłocznego przystąpienia do badania, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego (w tym zakresie przepis implementuje zasadę wyrażoną w art. 5 pkt 5 dyrektywy 2009/18/WE). Ponadto, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania przez członków Komisji lub ekspertów, Komisja w wyjątkowych przypadkach będzie mogła, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie nie dłużej jednak niż przez 24 godziny. Jednocześnie samo badanie wypadku lub incydentu morskiego powinno być przeprowadzone w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego przestoju statku w porcie.

Przepis art. 20 projektu ustawy określa, iż Komisja ma obowiązek przeprowadzenia badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku. W przypadku natomiast wypadków innych niż bardzo poważne wypadki i poważne wypadki oraz incydentów morskich Komisja ma prawo do rozstrzygnięcia o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.

Jeżeli zdarzeniem, do którego doszło był poważny wypadek obowiązkiem Komisji jest – zgodnie z postanowieniem art. 5 dyrektywy 2009/18/WE – dokonanie wstępnej oceny przyczyn zaistnienia tego wypadku, a następnie dalsze prowadzenie badania bądź rozstrzygnięcie o odstąpieniu od prowadzonego badania. Przesłankami, jakimi Komisja ma się kierować przy podejmowaniu rozstrzygnięcia jest powaga zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz ocena, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

Art. 21 projektu ustawy określa zasady prowadzenia przez Komisję badania wypadku lub incydentu morskiego. Podstawową zasadą jest, iż Komisja prowadzi badania samodzielnie. Jednakże przewiduje się także wyjątki od tej zasady, Komisja może bowiem:

- 1) przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim;
- 2) dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim;
- 3) dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim.

Powyżej wskazane odrębności od zasady samodzielnego prowadzenia badania przez Komisję rozwinięte zostały w art. 22 – 24 projektu ustawy, wdrażających postanowienia art. 7 i 12 dyrektywy 2009/18/WE.

Jednocześnie przepis art. 21 projektu ustawy stanowi bardzo ważną normę, bowiem określa, jakie państwa należy uznać za państwa istotnie zainteresowane badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Przepis art. 25 projektu określa wyjątkowy przypadek, kiedy Komisja może prowadzić własne badanie wypadku lub incydentu morskiego mimo prowadzenia badania przez inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane wypadkiem

lub incydem morskim państwo członkowskie Unii Europejskiej. Jest to tzw. badanie równoległe, które może być prowadzone, jeżeli wymaga tego dobro badania. W takim wypadku Komisja jest obowiązana do powiadomienia o powodach podjęcia badania równoległego Komisji Europejskiej.

Art. 26 projektu ustawy stanowi, za postanowieniami art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE, że Komisja w badaniu wypadku lub incydem morskiego powinna posługiwać się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich ustanowioną rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. Odstąpienie od tej metodologii, możliwe jest jedynie w szczególnych przypadkach, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania. Możliwość odstąpienia od omawianej metodologii została przewidziana w zdaniu drugim w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE, zgodnie z którym „Inspektorzy mogą odstąpić od tej metodologii w szczególnym przypadku, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów dochodzenia.”.

Artykuły 27 i 28 projektu ustawy określają zasady, na jakich możliwe jest zwrócenie się przez Przewodniczącą Komisji o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji przez organ innego państwa, a także zasady, na jakich możliwe jest przeprowadzenie czynności badawczych przez Komisję na rzecz organów państw innych niż Rzeczpospolita Polska. Przepis ten wdraża postanowienia z art. 11 dyrektywy 2009/18/WE.

Art. 29 projektu ustawy określa, jakie uprawnienia przysługują członkom Komisji. Sposób korzystania z tych uprawnień określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w regulaminie Komisji, kierując się potrzebą pełnego i bezstronnego ustalenia przez prowadzących badanie okoliczności i przyczyn wypadku. Takie rozwiązanie powinno zapewnić, aby na przykład prowadzone przez członków Komisji wysłuchania świadków wypadków odbywały się bez obecności osób, które mogłyby utrudniać prowadzenie badania, a także aby umożliwić świadkom swobodną, otwartą i niczym nieskrępowaną wypowiedź.

Dokumentem potwierdzającym uprawnienia członka Komisji jest legitymacja, której wzór zostanie, w drodze rozporządzenia, określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Natomiast art. 30 określa sposób

realizacji uprawnień wynikających z art. 29 i stanowi on, iż realizację uprawnień zapewnia się w pierwszej kolejności członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji. Prawo dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego oraz portów i infrastruktury portowej może zostać ograniczone członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w jej pracach, jedynie w szczególnych przypadkach ze względu na istotny interes państwa przez sąd.

W art. 31 projektu określono, że eksperci biorący udział w pracach Komisji oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw mogą korzystać z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym. Jednakże w przypadku przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw upoważnienie ogranicza się do wysłuchania osób i dostępu do dowodów. W ust. 3 tego przepisu zawarto upoważnienie ustawowe, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi wzór upoważnienia.

Art. 32 projektu ustawy wprowadza zasadę, że organom procesowym w postępowaniu karnym ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski, w celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, uzyskane przez Komisję dowody, dokumenty, zapisy i informacje wskazane w tym przepisie, nie mogą być udostępniane. Takie udostępnienie może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku. Przepis tego artykułu implementuje zasady wyrażone w art. 9 dyrektywy 2009/18/WE.

Art. 33 projektu określa zasady, na jakich mogą być udostępniane przez Komisję, na wniosek izby morskiej, sądu, prokuratora lub Policji, tym podmiotom, ekspertyzy wykonane przez Komisję lub ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Ponadto przepis ten stanowi, iż udostępnienie takie będzie mogło mieć miejsce, w przypadku gdy nie będzie miało wpływu na ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski.

Ostatni w tym rozdziale art. 34 projektu ustawy określa zasady współpracy pomiędzy krajowymi organami badającymi wypadki w sytuacji, gdy badanie wypadku będzie należało do właściwości więcej niż jednego organu. W przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu morskiego konieczne będzie podjęcie przez Komisję współpracy z innym działającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem badającym wypadki lub incydenty morskie, w tym z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zakres i tryb współpracy uzgodnią przewodniczący tych organów.

Rozdział 4 (art. 35 – 46) projektu ustawy reguluje sprawy związane z wydawaniem dokumentów opracowywanych w wyniku prowadzonego badania, tj. raportów i zaleceń

Art. 35 – 38 projektu wdrażają art. 14 dyrektywy 2009/18/WE dotyczący 3 rodzajów raportów sporządzanych z przeprowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, tj. końcowego, tymczasowego i uproszczonego. Podstawowym rodzajem raportu, przygotowywanym przez Komisję, jest raport końcowy sporządzany po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego. Art. 36 ust. 2 projektu ustawy określa elementy, jakie powinien zawierać raport końcowy. Należy mieć w tym wypadku na uwadze, że ze względu na nieprzewidywalność badanych wypadków lub incydentów morskich istnieje prawdopodobieństwo, że Komisji nie uda się ustalić precyzyjnie wszystkich określonych w tym przepisie elementów. W tym miejscu należy nadmienić, że jednym z najważniejszych elementów raportu końcowego są zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Raport końcowy Komisja ma obowiązek ogłosić, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej. W przypadkach, kiedy ze względu na szczególną zawikłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego w opinii Komisji okaże się niemożliwe, Komisja jest obowiązana sporządzić i ogłosić w tym terminie raport tymczasowy. Raport tymczasowy powinien zawierać co najmniej informacje zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim, o którym mowa w art. 20 ust. 5, okoliczności wystąpienia wypadku lub incydentu morskiego oraz przewidywany czas sporządzenia i ogłoszenia raportu końcowego.

Ostatnim rodzajem raportu jest raport uproszczony. Powinien być on opracowany, jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości. Raport uproszczony powinien zawierać elementy, o których mowa w art. 36 ust. 2 pkt 1 – 6 projektu ustawy. Komisja powinna ogłosić raport uproszczony, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.

W art. 39 projektu ustanowiono podstawę dla umożliwienia zgłoszenia uwag przez organy powołane do prowadzenia badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanych państw oraz inne podmioty, których dotyczy treść raportu. O tym czy uwagi zostaną uwzględnione i w jakim stopniu rozstrzyga Komisja. Obowiązek konsultacji raportu przed jego ogłoszeniem wynika z rozdziału 13 Kodeksu badania wypadków.

Art. 40 projektu ustawy stanowi niezwykle ważną normę prawną podkreślającą niezależność Komisji, jak i samego badania wypadku lub incydentu morskiego przez nią prowadzonego. Przepis ten przewiduje, że przyczyny wypadku lub incydentu morskiego są umieszczane w raportach, bez względu na to, czy treść zawarta w raporcie może być podstawą ustalenia przez inne podmioty odpowiedzialności lub winy. Jednocześnie raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy za wypadek lub incydent morski.

Art. 41 projektu określa obowiązki informacyjne Komisji odnośnie do raportów, w tym:

- 1) obowiązek informowania o sporządzeniu raportów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) obowiązek przekazywania kopii raportów Komisji Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)  
– oraz tryb w jakim obowiązki informacyjne mają być wykonane.

Obowiązek informowania Komisji Europejskiej wynika z art. 14 dyrektywy 2009/18/WE, zaś IMO z rozdziału 14 Kodeksu badania wypadków.

Art. 42 projektu ustawy określa instytucję tzw. „wczesnego alertu”, przewidzianą w art. 16 dyrektywy 2009/18/WE, który, w celu zapobieżeniu ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, jest kierowany przez Komisję na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim.

Art. 43 i 44 projektu ustawy określają instytucje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, regulowanych w art. 3 pkt 7 i art. 15 dyrektywy 2009/18/WE. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa dzielą się na dwa rodzaje. Pierwsze z nich to zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1, przygotowywane na podstawie badania konkretnego wypadku lub incydentu morskiego (zawarte w raportach, o których mowa we wcześniej opisanych przepisach). Drugim rodzajem zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, są zalecenia, o których mowa w art. 43 ust. 2, tzw. „zalecenia zbiorcze” przygotowywane na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich.

Oba rodzaje zaleceń nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy.

Art. 45 projektu ustawy stanowi podstawę dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia szczegółowego zakresu raportów sporządzanych przez Komisję, zaś art. 46 stanowi podstawę do przeprowadzenia przez Komisję ponownego badania wypadku lub incydentu morskiego, po ogłoszeniu raportu końcowego lub uproszczonego. Podstawą do przeprowadzenia ponownego badania jest późniejsze ujawnienie faktów lub dowodów, dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, nieznanych Komisji, a które mogłyby mieć istotny wpływ na wynik badania.

Rozdział 5 (art. 47 – 50) projektu ustawy określa obowiązki innych niż Komisja podmiotów związanych z badaniem wypadków i incydentów morskich

Art. 47 projektu ustawy nakłada na każdego, kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem wypadku lub incydentu morskiego obowiązek niezwłocznego powiadomienia o tym najbliższego terenowego organu administracji morskiej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarki Wojennej, Straży

Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej lub innej służby ustawowo powołanej do niesienia pomocy. Te zaś podmioty obowiązane są do niezwłocznego powiadomienia Komisji o wypadku lub incydencie morskim.

Przepis ten nakłada także na armatora i kapitana statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski, obowiązek niezwłocznego powiadomienia o wypadku lub incydencie morskim Komisji oraz kapitanatu pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, a także zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego. Podobne obowiązki spoczywać według projektu ustawy będą na podmiocie zarządzającym portem i użytkowniku infrastruktury portowej.

W ostatnim ustępie tego artykułu przewidziane jest upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej, w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego.

W art. 48 projektu organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż Pożarna obowiązane zostały do udzielania Komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Dwa kolejne przepisy tego rozdziału, art. 49 i 50 projektu ustawy, nakładają na osoby dysponujące środkami łączności mogącymi pomóc w przekazaniu wiadomości dotyczącej wypadku lub incydentu morskiego, a także środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami o śladach mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego obowiązek ich niezwłocznego udostępnienia na żądanie Komisji. Osoby dysponujące informacjami związanymi z wypadkiem lub incydemtem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego obowiązane są do ich zachowania, zapobieżenia ich nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji.



Ponadto osoby dysponujące innymi urządzeniami niż wcześniej wymienione, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z badaniem wypadku lub incydentu morskiego mają obowiązek zapobieżenia wprowadzaniu zmian w tych urządzeniach i zachowania ich do czasu poinformowania przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia badania, nie dłużej jednak niż przez 3 miesiące od dnia wypadku lub incydentu morskiego.

Rozdział 6 (art. 51 – 53) projektu ustawy określa kary pieniężne

Przepisy dotyczące kar pieniężnych zawarte w projekcie ustawy wprowadzają odpowiedzialność finansową za naruszenie norm przewidzianych w ustawie dotyczących badania wypadków i incydentów morskich. Karom podlegają wszystkie podmioty (ustawa używa podmiotu powszechnego „kto” – art. 51 ust. 1 projektu ustawy), które naruszają przepisy projektowanej ustawy.

Organem właściwym do wymierzania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów ustawy, ustanawia się ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Środki z przedmiotowych kar zasilą budżet państwa.

Przepisy rozdziału 6 projektu ustawy implementują art. 22 dyrektywy 2009/18/WE.

Rozdział 7 (art. 54 – 56) projektu ustawy zawiera przepisy zmieniające

Art. 54 projektu ustawy poświęcony jest zmianom w ustawie o izbach morskich. Działalność izb morskich, jako działalność quasi sądowa, będzie prowadzona niezależnie od czynności podejmowanych przez Komisję. Oba organy, pomimo różnego charakteru prowadzonej działalności, mogą jednak, w pewnym zakresie, zajmować się ustalaniem okoliczności i przyczyn zaistnienia wypadków morskich. Dlatego też, aby ograniczyć dublowanie się działań obu organów, ograniczony został zakres badania wypadków przez izby tylko do spraw, które będą zgłaszane na wniosek zainteresowanych podmiotów, a pozbawiono izby możliwości działania z urzędu w tych sprawach.

Art. 55 projektu ustawy dotyczy zmian w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Przepis ten wprowadza zmiany w art. 66 kodeksu morskiego, nakładając na kapitana każdego statku obowiązek niezwłocznego zawiadomienia o wypadku morskim Komisji. Usunięto z kodeksu morskiego istniejący do tej pory obowiązek poinformowania o wypadku izby morskiej. Ponadto projekt ustawy

nakłada na kapitana statku obowiązek udzielenia, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu portu, wyjaśnień o każdym wypadku morskim.

W dalszej części art. 55 projektu przewidziane zostały zmiany w art. 229 kodeksu morskiego, regulującym świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym przez stacje pilotowe. Z poprzedniego brzmienia przepisu usunięto sprawy szkoleń pilotów i przesunięto je do art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim, która reguluje całościowo kwalifikacje (w tym szkolenia) załóg statków morskich, jachtów komercyjnych i pilotów. Dokonanie tego rodzaju zmian podyktowane było przedmiotem skargi, jaka wpłynęła niedawno do Rzecznika Praw Obywatelskich na utrudniony dostęp do zawodu pilota. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w trosce o prawidłowość szkolenia kandydatów na pilotów uznał, iż niezbędne jest jak najszybsze dokonanie zmian w tym zakresie w wymienionym wyżej przepisie kodeksu morskiego.

Ostatnią zaproponowaną zmianą w kodeksie morskim jest uchylenie paragrafu 2 w art. 249, zawierającego delegację ustawową nakazującą Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrom właściwym do spraw wewnętrznych i finansów wydanie rozporządzenia o podziale wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy załogi jednostek biorących udział w ratownictwie mienia.

Trzecią ustawą zmienianą w tym rozdziale projektu ustawy, w art. 56, jest przyjęta przez Parlament RP w sierpniu 2011 r. ustawa o bezpieczeństwie morskim. Ustawa ta wdraża postanowienia szeregu dyrektyw należących do tego samego pakietu Erika III, co dyrektywa 2009/18/WE, której postanowienia wdraża projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Z tego względu w trosce o kompletność wdrożenia przepisów prawa europejskiego pochodzących ze wspomnianego pakietu dyrektyw i z uwagi na pewne nieścisłości, jakie wystąpiły podczas procedowania ustawy o bezpieczeństwie morskim, zauważone w okresie vacatio legis tej ustawy, proponuje się wprowadzenie do niej kilku niezbędnych poprawek, w tym uzupełnienie załącznika do ustawy o opłaty przewidziane w przepisach materialnych, a nieumieszczone w jej załączniku.

Rozdział 8 (art. 57 – 63) projektu ustawy określa przepisy przejściowe, dostosowujące i wejście w życie ustawy

W art. 57 projektu ustawy określona została procedura postępowania izb morskich w sprawach wypadków morskich, które zaistniały przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, zaś przepis art. 58 określił, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie nowej ustawy na podstawie przepisów ustaw o izbach morskich i o bezpieczeństwie morskim, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 59 projektu ustawy zachowuje funkcjonowanie stacji pilotowych, o których mowa w zmienianym art. 229 kodeksu morskiego. Art. 60 projektu zachowuje w mocy wymienione w tym przepisie rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Zaś art. 61 projektu ustawy zachowuje ważność dokumentów kwalifikacyjnych pilotów morskich, wydanych przed dniem wejścia w życie zmienianego w art. 56 pkt 12 artykułu 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim, na czas, na jaki zostały wydane.

Art. 62 projektu ustawy wprowadza przepisy dotyczące tzw. reguły wydatkowej, zgodnie z art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), i przewiduje maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy w latach 2012 – 2021 oraz mechanizmy korygujące w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. Przepis ten wyznacza ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu tych wydatków.

W projekcie nie przewidziano przepisów przejściowych dotyczących powołania po raz pierwszy Komisji, bowiem minister właściwy do spraw gospodarki morskiej już od dnia ogłoszenia ustawy będzie mógł dokonać czynności zmierzających do wyznaczenia członków Komisji z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Ponadto minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie mógł podjąć wszelkie działania niezbędne w celu organizacji Komisji po ogłoszeniu ustawy.

Ostatni 63 artykuł projektu ustawy ustala termin jej wejścia w życie po upływie 30 dni od jej ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu art. 56 pkt 12, który ma wejść w życie dopiero po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, tym samym nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa”, przedmiotowy projekt założeń projektu ustawy był zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem założeń nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem założeń w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy został zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Ponadto podczas prac nad projektem ustawy nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia, w celu uzyskania opinii, Europejskiemu Bankowi Centralnemu lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Przepisy projektowanej ustawy będą oddziaływać na:

- 1) armatorów;
- 2) kapitanów statków morskich;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) administrację morską;
- 5) instytucje klasyfikacyjne;
- 6) służby ratownicze;
- 7) izby morskie;
- 8) podmioty zarządzające portami;
- 9) użytkowników infrastruktury portowej.

Prowadzenie przez Komisję badania wypadków lub incydentów morskich nie powinno mieć wpływu na sądową oraz dochodzeniową działalność prowadzoną przez inne organy. Członkom Komisji powinno być jednak przyznane pierwszeństwo w dostępie do miejsca zaistnienia wypadku.

Działalność izb morskich, jako działalność sądowa powinna być prowadzona niezależnie od czynności podejmowanych przez Komisję. Takie rozwiązanie wynika z różnego charakteru prowadzonej działalności, bowiem Komisja będzie właściwa jedynie w kwestiach badania i ustalania przyczyn zaistniałego wypadku lub incydentu morskiego i nie będzie zajmowała się ustalaniem stopnia winy lub kwestii dotyczących odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Takie wyraźne rozróżnienie pomiędzy badaniem prowadzonym przez Komisję a dochodzeniem prowadzonym przez izby morskie, sądy, organy prokuratury jest wymagane przez wdrażaną dyrektywę 2009/18/WE.

## II. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

### 1. Konsultacje projektu założeń projektu ustawy.

Projekt założeń, na podstawie których opracowano niniejszy projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Urząd Morski w Gdyni;
- 2) Urząd Morski w Słupsku;
- 3) Urząd Morski w Szczecinie;
- 4) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 5) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR;
- 6) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni;
- 7) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni;
- 8) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie;
- 9) Akademia Morska w Szczecinie;
- 10) Akademia Morska w Gdyni;
- 11) Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
- 12) Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 14) Konfederacja Pracodawców Polskich;
- 15) Det Norske Veritas Polska;
- 16) Germanischer Lloyd Polska;
- 17) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 19) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 20) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 21) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 22) Związek Armatorów Polskich;
- 23) Polska Żegluga Bałtycka;

- 24) Polska Żegluga Morska;
- 25) Unibaltic;
- 26) Rem-Service. Sp. z o.o.;
- 27) Unity Line Sp. z o.o.;
- 28) Polskie Linie Oceaniczne;
- 29) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 30) Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.;
- 31) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 32) Zarząd Portu Elbląg;
- 33) Zarząd Portu Police;
- 34) Zarząd Portu Darłowo;
- 35) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 36) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 37) Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa;
- 38) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
- 39) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 40) Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych;
- 41) Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- 42) Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- 43) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”.

W toku konsultacji społecznych dotyczących założeń projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich uwagi zgłosili: Polska Żegluga Morska, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” i Związek Armatorów Polskich. Uwagi dotyczyły między innymi braku definicji jachtu rekreacyjnego, statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, szybkiego statku pasażerskiego – uwagi te zostały uwzględnione, przez wprowadzenie definicji spójnych z obowiązującą ustawą o bezpieczeństwie morskim.

Uwagi dotyczące braku regulacji odnośnie do organu uprawnionego do wymierzania kar pieniężnych, również zostały uwzględnione. Organem

uprawnionym do wymierzania kar będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Nie uwzględniono uwag Polskiej Żeglugi Morskiej w zakresie uwzględnienia w założeniach powiązań Komisji i Izb Morskich, ponieważ badania prowadzone przez Komisję są całkowicie niezależne i niepowiązane z dochodzeniem w izbach.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zwrócił uwagę na fakt, że badanie wypadku lub incydentu morskiego nie powinno powodować przestoju statku w porcie. Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono przepis, iż badanie wypadku lub incydentu morskiego powinno zostać przeprowadzone w taki sposób, aby nie powodować nieuzasadnionego przestoju statku w porcie. Komisja została równocześnie uprawniona do zatrzymania statku w porcie na okres niezbędny do zakończenia badania, nie dłużej niż 24 godziny.

Projekt niniejszej ustawy, zgodnie z nadesłanymi uwagami, został również uzupełniony o przepis zobowiązujący podmioty, do których Komisja przesłała zalecenia bezpieczeństwa, do udzielenia informacji przewodniczącemu Komisji odnośnie do ich realizacji. Projekt ustawy przewidział na złożenie takich informacji termin 6 miesięcy od daty ogłoszenia raportu. Osoba zobowiązana do wykonania zaleceń, w przypadku nieudzielenia informacji lub niezastosowania się do zaleceń wynikających z raportu podlegać będzie karze określonej w projekcie ustawy.

Nie uwzględniono uwag dotyczących wymogu stawianego przewodniczącemu Komisji posiadania 5-letniego doświadczenia w pracy na statkach, z uwagi na fakt, że okres 5 lat jest zbyt krótki, aby uzyskać odpowiednią wiedzę i doświadczenie do kierowania organem badającym wypadki i incydenty morskie.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zgłosiła uwagę dotyczącą zastosowania ustawy do wszystkich polskich marynarzy uwikłanych w wypadki morskie na statkach o obcej przynależności. Związek zaproponował, aby wprowadzić obowiązek badania przez Komisję także tego rodzaju wypadków. Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza pojęcie „państwa istotnie zainteresowanego”, które oznacza między innymi państwo, którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli



śmierć lub doznali uszkodzenia ciała albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a przepisy międzynarodowe wyrażone w Kodeksie badania wypadków nie nakładają na państwo, którego obywatelem jest marynarz, obowiązku kierowania badaniem, umożliwiając natomiast uczestniczenie w badaniu prowadzonym przez inne państwo, jako państwo zainteresowane. Z takiego rozwiązania będzie mogła korzystać też i Komisja. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że we flotach armatorów różnych państw, na całym świecie, pływa około 40 tys. polskich marynarzy. Nałożenie na Komisję obowiązku badania wszystkich wypadków, z udziałem polskich marynarzy stanowiłoby ogromne obciążenie dla budżetu państwa.

Pozostałe uwagi o charakterze redakcyjnym i porządkującym zostały w całości uwzględnione.

## 2. Konsultacje projektu ustawy

Projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, w ramach konsultacji społecznych, 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) RINA Poland;
- 6) Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
- 7) Polski Związek Żeglarski;
- 8) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 9) Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”;
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 11) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 12) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich;
- 13) Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni;
- 14) Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
- 15) Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.z o.o.;

- 16) Związek Rybaków Polskich w Ustce;
- 17) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 18) Związek Armatorów Polskich;
- 19) Polska Żegluga Morska;
- 20) Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
- 21) Unibaltic;
- 22) Rem-Service. Sp. z o.o.;
- 23) Unity Line Sp. z o.o.;
- 24) Akademia Morska Szczecin;
- 25) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 26) Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.;
- 27) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 28) Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg;
- 29) Zarząd Portu Elbląg;
- 30) Zarząd Portu Police;
- 31) Zarząd Portu Darłowo.

Ponadto projekt wysłano do konsultacji do urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Izb morskich w Gdyni i Szczecinie oraz Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego.

W toku konsultacji społecznych swoją opinię o nowej ustawie wyrazili: Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, Polskie Ratownictwo Okrętowe, Polski Rejestr Statków, Polska Żegluga Morska, Polski Związek Żeglarski, Zarząd Portu Gdynia, Akademia Morska Szczecin, Urząd Morski Gdynia, Urząd Morski Szczecin, Izba Morska Szczecin, Odwoławcza Izba Morska Gdynia oraz Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.

Wiele ze zgłoszonych uwag dotyczyło zawartych w projekcie ustawy definicji wypadków morskich. Uwagi te nie mogły być jednak uwzględnione, gdyż definicje ustawowe oparte zostały na obligatoryjnych definicjach wynikających z Kodeksu badania wypadków i dyrektywy 2009/18/WE, a te nie mogły być dowolnie interpretowane.

Nie uwzględniono uwagi Polskiego Ratownictwa Okrętowego dotyczącej braku zasadności badania przez Komisję wypadków promów pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, gdyż dyrektywa, którą wdraża ustawa, nakazuje prowadzić takie badanie. Nie można było również uwzględnić uwag Polskiego Rejestru Statków dotyczących jednolitego użycia w projekcie ustawy zwrotów „instytucja klasyfikacyjna” i „uznana organizacja”, gdyż w projekcie świadomie posłużono się obydwoma pojęciami, użytymi w różnych znaczeniach w katalogu uprawnień inspektorów dochodzeniowych z art. 8 ust. 4 lit. h) dyrektywy 2009/18/WE oraz wynikający z definicji z Kodeksu badania wypadków paragraf 2.12.

Uwzględniono natomiast jedną z uwag Polskiego Związku Żeglarskiego co do wysokości opłaty za kontrole podmiotów wykonujących przeglądy techniczne, w związku ze zmieniającym w art. 56 projektu ustawy załącznikiem do ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Uwzględniono uwagi przekazane przez Akademię Morską w Szczecinie w sprawie zasad szkolenia pilotów morskich. Uwagi te zbiegły się z wcześniej podnoszonymi uwagami Rzecznika Praw Obywatelskich w sprawie trudności w dostępie do wykonywania zawodu pilota. Uwzględniając te wszystkie uwagi wprowadzono do przepisów zmieniających projektu ustawy, do art. 56, nowy punkt 12 zawierający propozycję nowego brzmienia art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim. W przepisach tego artykułu sprawy szkolenia pilotów powierzono „ośrodkom szkolenia pilotów”, uznawanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, opisując szczegółowo wymagania, jakie powinny spełnić osoby ubiegające się o wydanie dokumentów stwierdzających kwalifikacje pilotowe.

Ze zmianami w tym artykule powiązana jest zmiana, jakiej dokonano w art. 229 kodeksu morskiego, zaproponowana w art. 55 niniejszego projektu. Polega ona na usunięciu z art. 229 kodeksu morskiego części przepisu odnoszącego się do szkolenia pilotów. Usunięto go w tym celu, aby sprawy szkolenia pilotów znalazły się tylko w jednym miejscu, a mianowicie w ustawie o bezpieczeństwie morskim, która zajmuje się kompleksowo kwalifikacjami (w tym szkoleniami) członków załóg statków morskich oraz załóg jachtów komercyjnych.

Nie uwzględniono uwag przysłanych przez Urząd Morski w Gdyni, dotyczących warunku wykształcenia dla ekspertów działających na rzecz Komisji i braku niezależności Komisji, gdyż projektowane przepisy ściśle opierają się na konsultowanych założeniach przyjętych przez Radę Ministrów w lipcu 2011 r., w trakcie których tego rodzaju uwag nie było. Nie odniesiono się natomiast do uwag dotyczących siedziby Komisji, którą według zgłaszających uwagi nie powinna być Warszawa; to zagadnienie nie zostało jeszcze w ramach wewnętrznych uzgodnień w resorcie rozwiązane.

W projekcie ustawy uwzględniono kilka uwag Urzędu Morskiego w Szczecinie, między innymi dotyczących wprowadzenia pojęcia „infrastruktury zapewniającej dostęp do portu” (czyli m.in. falochronów i oznakowania nawigacyjnego torów wodnych) do definicji w przepisie art. 2 projektu ustawy oraz zmiany w art. 54, korygującej przepis z art. 21 ust. 1 pkt 5 ustawy o izbach morskich.

Nie została uwzględniona uwaga Izby Morskiej w Szczecinie, która proponowała zachowanie wszczęcia postępowania na wniosek delegata ministra. Nie byłoby to zgodne z założeniami projektu ustawy. Uwzględnionych natomiast zostało kilka uwag zgłoszonych do projektu przez Odwoławczą Izbę Morską w Gdyni. Zmodyfikowano część definicji wypadku morskiego, w ten sposób, aby objąć nią również „poważny wypadek” z następstwem w postaci zanieczyszczenia środowiska. Rozszerzono definicję „wypadku morskiego”, który powinien funkcjonować w ustawie o izbach morskich, o świadome działania lub zaniechania członków załogi statku (te które zostały wyłączone z definicji legalnych w ustawie o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich).

Nie uwzględniono natomiast sugestii Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni o nałożenie na PKBWM obowiązku przekazywania materiałów pozyskanych w trakcie badania wypadku izbom morskim oraz pozostawienia uprawnienia delegatowi ministra do składania wniosków o wszczęcie postępowania.

Do projektu ustawy wprowadzono też szereg zasadnych uwag Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, które dotyczyły przede wszystkim poprawności legislacyjnej niektórych przepisów, a także relacji nowo utworzonego organu badania wypadków do istniejących izb morskich. Nie

uwzględniono jednak propozycji Komisji dodania w ustawie o izbach morskich nowego rozdziału rozszerzającego kognicję izb o orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej członków załóg statków i pilotów. Włączenie nowych przepisów regulujących odpowiedzialność zawodową marynarzy w szerokim znaczeniu do Działu III ustawy dotyczącego postępowania w sprawach z wypadków morskich nie wydaje się właściwe. Te i inne proponowane przez Komisję zmiany w ustawie o izbach morskich będą wnikliwie rozpatrzone i kompleksowo ujęte w nowej lub znowelizowanej ustawie o izbach morskich, nad którą początek prac zaplanowano na drugą połowę 2012 r.

### III. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na:

1. Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewidywany koszt powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r. wyniesie ok. 1,27 mln zł.

Szczegółowe koszty powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r.:

- A. W 2012 r. konieczne będzie poniesienie kosztów jednorazowych związanych z powołaniem nowego organu – wyposażenie stanowisk pracy w niezbędny sprzęt techniczny i biurowy – jednorazowe wyposażenie techniczne siedziby Komisji oraz przygotowanie do pracy powinno zawierać, w szczególności:
  - a) wstępne szkolenie kandydatów do pracy w Komisji – 50 tys. zł,
  - b) serwer komputerowy – 4,5 tys. zł,
  - c) komputery stacjonarne z oprogramowaniem – 10 tys. zł,
  - d) ekrany LCD 24” – 7 tys. zł,
  - e) komputery przenośne z oprogramowaniem i osprzętem peryferyjnym – 20 tys. zł,
  - f) telefony stacjonarne, w tym jeden z możliwością rejestrowania przeprowadzanych rozmów – 0,9 tys. zł,
  - g) telefony komórkowe wielozakresowe (4 zakresy – ze względu na możliwość rozmów na całym świecie) z możliwością połączenia z siecią Wi-Fi – 8,5 tys. zł,

- h) fotokopiarka kolorowa format A3 – 20 tys. zł,
- i) cyfrowe aparaty fotograficzne – 8 tys. zł,
- j) stacja odczytu map ECDIS wraz z oprogramowaniem – 20 tys. zł,
- k) meble biurowe oraz szafa metalowa – ogniotrwała – 2,5 tys. zł,
- l) oprogramowania do odczytu urządzeń VDR („czarnych skrzynek”) różnych producentów – 13,5 tys. zł,
- m) rzutnik multimedialny – 7 tys. zł,
- n) odzież ochronna dla członków Komisji – 3,3 tys. zł,
- o) latarki, lampy – 3 tys. zł,
- p) walki talki / UKF z zasilaczem – 3 tys. zł.

Szacowany koszt wynosi około 0,2 mln zł.

- B. Koszty zatrudnienia od dnia 1 czerwca 2012 r. członków Komisji w 2012 r. bez pochodnych, bez dodatku z tytułu wysługi lat oraz wynagrodzeń za dyżury wyniosą 210 000 zł. Do powyższej kwoty wynagrodzeń dla członków Komisji należy doliczyć dodatek z tytułu wysługi lat oraz wynagrodzenie za dyżury, łącznie w wysokości 103 000 zł. Dodatkowo, do powyższych kwot należy doliczyć pochodne, które stanowią 19,64% kosztów wynagrodzenia.

Pochodne pracodawcy od wynagrodzeń wynoszą w chwili obecnej 19,64% od wynagrodzenia brutto. Przewidywany koszt pochodnych od wydatków na wynagrodzenia za 7 miesięcy 2012 r. szacuje się na kwotę 61 500 zł.

Planowane miesięczne wynagrodzenie brutto łącznie z wynagrodzeniem za dyżury dla poszczególnych członków Komisji wyniesie: przewodniczący – 11 000 zł, zastępca przewodniczącego – 10 000 zł, sekretarz – 9 300 zł, dwóch członków po 7 200 zł.

Wysokość planowanych wydatków na wynagrodzenia miesięczne została ustalona w oparciu o tabelę B – stanowisk, kwot wynagrodzenia zasadniczego i dodatku funkcyjnego oraz kwalifikacji członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zamieszczonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 lutego 2010 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników

niebędących członkami korpusu służby cywilnej zatrudnionych w urzędach administracji rządowej i pracowników innych jednostek (Dz. U. Nr 27, poz. 134, z późn. zm.).

- C. Koszty przeprowadzonych badań w 2012 r. (od dnia 1 czerwca 2012 r. – od rozpoczęcia działalności) oraz działalności bieżącej i koszty eksploatacyjne – 0,4 mln zł.

Dodatkowo w 2012 r. konieczne będzie poniesienie kosztów związanych z doposażeniem Komisji w:

- a) samochody – 2 sztuki – 220 tys. zł,
- b) ploter kolorowy format A0 – 65 tys. zł,
- c) bibliotekę fachową (wydawnictwa IMO, wydawnictwa BHMW, wydawnictwa Admiralicji Brytyjskiej, przepisy towarzystw klasyfikacyjnych, przepisy prawne, instrukcje obsługi urządzeń okrętowych, słowniki) – 30 tys. zł.

W budżecie państwa, w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na 2012 r. zabezpieczone zostały środki finansowe na powołanie i funkcjonowanie Komisji w 2012 r. (pkt A – 181,2 tys. zł oraz pkt C – 400 tys. zł). Jednakże w ustawie budżetowej na rok 2012 nie uwzględniono środków na wynagrodzenia dla członków Komisji. Po przyjęciu przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zwróci się do Rady Ministrów o uruchomienie środków z rezerwy na zmiany organizacyjne i nowe zadania, z przeznaczeniem na zatrudnienie i wynagrodzenia. W części 21 budżetu państwa na rok 2012 nie zostało zapewnione pokrycie kosztów zakupu samochodów, plotera oraz biblioteki fachowej (na kwotę 315 tys. zł). Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmie starania, aby środki na zakup samochodów, plotera i biblioteki fachowej (łącznie 315 tys. zł) zostały wygospodarowane w ramach wydatków zaplanowanych na rok 2012 w części 21 – Gospodarka morska, mając na uwadze, że brak zapewnienia ww. środków w 2012 r. może uniemożliwić wykonywanie obowiązków Komisji. W przypadku braku takiej możliwości, zakupy te

zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013.

Coroczne koszty eksploatacyjne i funkcjonowania Komisji – od 2013 r. i w latach następnych – około 2,3 mln zł stanowią, w szczególności:

- a) coroczne koszty zatrudnienia bez pochodnych, wraz z wynagrodzeniem za pełnione dyżury (około 536 tys. zł rocznie), w kwocie tej nie zostały uwzględnione pochodne, które stanowią około 19,64% kosztów wynagrodzenia (za 12 miesięcy 2013 r. szacuje się na kwotę 105 300 zł oraz pochodne od dodatkowego wynagrodzenia rocznego za 2012 r. wypłacanego w 2013 r. na kwotę 3 700 zł) oraz dodatkowe wynagrodzenie roczne,
- b) koszt obsługi administracyjnej Komisji – 125 tys. zł,
- c) koszty obsługi transportowej – 50 tys. zł,
- d) koszty delegacji związanych z badaniami wypadków lub incydentów morskich – 160 tys. zł,
- e) udział w międzynarodowych forach i sesjach dotyczących badań wypadków lub incydentów morskich – 55 tys. zł,
- f) niezbędne szkolenia członków Komisji – 95 tys. zł,
- g) koszt prowadzenia badań w ciągu roku – 730 tys. zł,
- h) wynagrodzenia dla powoływanych dodatkowo ekspertów i prowadzonych badań w miejscu wypadku lub incydentu oraz niezbędnych analiz – 350 tys. zł rocznie,
- i) prenumerata wydawnictw towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez Rzeczpospolitą Polską, prenumerata fachowych wydawnictw o bezpieczeństwie żeglugi, wydawnictw BHMW, wydawnictw IMO oraz wydawnictw Admiralicji Brytyjskiej (uzupełnienia oraz nowe wydawnictwa) – 30 tys. zł,
- j) bieżące wyposażenie członków Komisji – 15 tys. zł.

W budżecie na 2013 r. i lata następne należy doliczyć koszt dodatkowego wynagrodzenia rocznego (tzw. „trzynastka”). Wydatek dotyczący dodatkowego rocznego wynagrodzenia, który wystąpi w 2013 r. wyniesie



około 19.500 zł brutto. Ww. wydatek zostanie sfinansowany w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013 i lata następne.

Koszty dyżurów telefonicznych przez członków Komisji zostały uwzględnione w kosztach zatrudnienia.

W przyszłości, w budżecie na lata następne, należy doliczyć dodatkowy koszt przeprowadzenia certyfikacji w celu uzyskania certyfikatu jakości wydanego przez uznaną organizację – koszt uzyskania certyfikatu 45 tys. zł w 2013 r. (wraz ze sporządzeniem Księgi Systemu Zarządzania Jakością) oraz corocznie od 2014 r. 6 tys. zł za potwierdzanie certyfikacji. Ww. wydatki zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013 i lata następne.

W związku z tym, że planowane powołanie Komisji przewidziane jest na 7 miesięcy roku budżetowego, należy uwzględnić fundusz płac 7 miesięcy w pierwszym roku działalności.

Obsługę administracyjną Komisji, w tym sekretariat, zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w ramach korpusu służby cywilnej. Wydatki związane z kosztami za obsługę administracyjną (1 etat) będą zapewnione w ramach części 21 budżetu państwa.

Należy podkreślić, iż koszty prowadzonych badań przez Komisję, są całkowicie odrębne i niezależne od kosztów ponoszonych przez inne podmioty (sądy, Policję, prokuraturę czy izby morskie). Zapewnienie takiej odrębności od innych podmiotów, które prowadzą dochodzenie, m.in. w celu przypisania winy i określenia odpowiedzialności, ma na względzie realizację celu implementowanej dyrektywy 2009/18/WE, jakim jest zapewnienie Komisji funkcjonalnej oraz przedmiotowej niezależności.

Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa. W stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów ustawa nie spowoduje zmniejszenia dochodów budżetu państwa.

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

## 2. Rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie wywierała wpływu na rynek pracy.

3. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana ustawa nie będzie wywierała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

#### IV. Wskazanie źródeł finansowania

Przewidywany koszt powołania i funkcjonowania Komisji w 2012 r. wyniesie ok. 1,27 mln zł.

W budżecie państwa, w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na 2012 r. zabezpieczone zostały środki finansowe na powołanie i funkcjonowanie Komisji w 2012 r. (str. 8 cz. III pkt A – 181,2 tys. zł oraz str. 9 cz. III pkt C – 400 tys. zł). Jednakże w ustawie budżetowej na rok 2012 nie uwzględniono środków na wynagrodzenia dla członków Komisji. Po przyjęciu przez Sejm RP ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zwróci się do Rady Ministrów o uruchomienie środków z rezerwy na zmiany organizacyjne i nowe zadania, z przeznaczeniem na zatrudnienie i wynagrodzenia. W części 21 budżetu państwa na 2012 r. nie zostało zapewnione pokrycie kosztów zakupu samochodów, plotera oraz biblioteki fachowej (na kwotę 315 tys. zł). Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmie starania, aby środki na zakup samochodów, plotera i biblioteki fachowej (łącznie 315 tys. zł) zostały wygosparowane w ramach wydatków zaplanowanych na rok 2012 w części 21 – Gospodarka morska, mając na uwadze, że brak zapewnienia ww. środków w 2012 r. może uniemożliwić wykonywanie obowiązków Komisji. W przypadku braku takiej możliwości, zakupy te zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków przyznanego dla części 21 na rok 2013.

Koszty związane z powołaniem i funkcjonowaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich powinny być sfinansowane od 2013 r. w ramach limitu wydatków przyznanego dla dysponenta części 21 – gospodarka morska, zaplanowanego w ustawie budżetowej na dany rok.

Podstawowym zadaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jest badanie wypadków i incydentów morskich. W związku z powyższym, mając na uwadze art. 50 ust. 1 pkt 3 ustawy o finansach publicznych, podstawowym celem ww. zadania, będzie efektywne prowadzenie badań wypadków i incydentów morskich oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa morskiego poprzez identyfikowanie przyczyn wypadków i incydentów morskich. Miernikiem będzie stosunek ilości raportów wydanych przez Komisję do ilości badań wypadków lub incydentów morskich podjętych przez Komisję. Wartość miernika powinna wynosić 100%.

Zgodnie z art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o finansach publicznych”, w projektach ustaw, których skutkiem finansowym może być zmiana poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów, należy określić w treści projektu maksymalny limit tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy, w podziale na budżet państwa, jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych. Dodatkowo, zgodnie z art. 50 ust. 4 i 5 ustawy o finansach publicznych, projekty ustaw zawierać muszą przepisy normujące mechanizmy korygujące, które będą miały zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, jak i określać właściwy organ, który monitoruje wykorzystanie limitu wydatków na wykonywanie zadania publicznego przez jednostki sektora finansów publicznych oraz odpowiada za wdrożenie tych mechanizmów korygujących.

Maksymalny limit wydatków wyrażony kwotowo na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy przedstawia tabela poniżej.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1,270	2,310	2,368	2,427	2,488	2,550	2,611	2,674	2,738	2,803
tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł	tys. zł

W przedstawionych powyżej kwotach została uwzględniona (od 2014 r.) CPI – dynamika średnioroczna, określona w wytycznych MF dotyczących jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa powyżej, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na: wykorzystaniu innych rozwiązań technologicznych w zakresie funkcjonowania Komisji, racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań, obniżeniu kosztów zewnętrznej obsługi, przy jednoczesnym zapewnieniu, że nadrzędny cel, dla którego została powołana Komisja, zostanie zachowany oraz mając na względzie zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Komisji i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi.

Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenia mechanizmów korygujących jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.