

CEZARY ŁUCZYWEK

PROJEKT USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

Przed jedenastu laty uchwalona została pierwsza polska ustawa o bezpieczeństwie morskim¹. Znalazły się w niej przepisy dawnego Kodeksu morskiego, z 1961 r.², dotyczące bezpieczeństwa morskiego oraz inne przepisy odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ładunku, bezpiecznego uprawiania żeglugi i ratowania życia na morzu.

W ciągu minionych kilkunastu lat prawo morskie, mające niezmiennie wymiar międzynarodowy, zmieniło się w sprawach bezpieczeństwa morskiego w znaczącym stopniu. Głównie na skutek nowych inicjatyw Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i wprowadzanych przez nią w trybie *tacit acceptance* zmian do konwencji SOLAS (dotyczących w szczególności coraz nowocześniejszego wyposażenia statków), ale też w wyniku nowych prawnych rozwiązań odnoszących się do bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego przyjmowanych sukcesywnie (głównie po zajściu poważnych wypadków morskich, takich jak np. zatonięcie statków „Erika”, „Prestige”, „Herald of Free Enterprise”, „Estonia”) przez Unię Europejską. Polska ustawa z 2000 r. zmieniana więc była kilkakrotnie. W efekcie akt ten stał się luźnym „zlepkiem” wszelkich przepisów powiązanych z szeroko pojętym bezpieczeństwem morskim.

Od kilkunastu miesięcy trwały prace nad nową ustawą. Po szerokich konsultacjach społecznych w połowie czerwca tego roku wykrystalizowała się ostateczna treść przyszłej ustawy o bezpieczeństwie morskim. W niniejszym artykule przedstawiono projekt tej nowej ustawy, która – o ile nie zajdą jakiś wyjątkowe, nieprzewidziane i specjalne okoliczności – powinna zostać przyjęta przez polski parlament w ciągu najbliższych miesięcy, oraz omówiono poszczególne jej przepisy. W sposób szczególny, szerzej, odniesiono się do przepisów nowych i nowych rozwiązań, które nie występują w ustawie istniejącej.

¹ Ustawa z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 693, z późn. zmian.).

² Ustawa z 1.12.1961 r. (Dz.U. Nr 58, poz. 318, z późn. zmian.); zob. M.H. Kozłowski, *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*, Prawo Morskie 2001, t. XVI, s. 87–102.

Projektowana ustawa uchyla obecnie obowiązującą ustawę o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. i dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji 15 dyrektyw Unii Europejskiej:

- Dyrektywy 92/29/EWG dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach³;
- Dyrektywy 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków⁴;
- Dyrektywy 97/70/WE ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej⁵;
- Dyrektywy 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty⁶;
- Dyrektywy 99/35/WE w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁷;
- Dyrektywy 2002/59/WE z 27.06.2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, uchylającej dyrektywę 93/75/WE⁸;
- Dyrektywy 2008/106/WE z 19.11.2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy⁹;
- Dyrektywy 2009/15/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich¹⁰;
- Dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹¹;
- Dyrektywy 2009/17/WE zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹²;
- Dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dot. państwa bandery¹³;
- Dyrektywy 2009/42/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską¹⁴;

³ Dz.Urz. WE L 113 z 30.04.1992, s. 19–36, z późn. zmian.

⁴ Dz.Urz. WE L 46 z 17.02.1997, s. 25, z późn. zmian.

⁵ Dz.Urz. WE L 34 z 9.02.1998, s. 1, z późn. zmian.

⁶ Dz.Urz. WE L 188 z 2.07.1998, s. 35, z późn. zmian.

⁷ Dz.Urz. WE L 138 z 1.06.1999, s. 1, z późn. zmian.

⁸ Dz.Urz. WE L 208 z 5.08.2002, s. 10.

⁹ Dz.Urz. UE L 323 z 3.12.2008, s. 33.

¹⁰ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 47.

¹¹ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 57.

¹² Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 101.

¹³ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 132.

¹⁴ Dz.Urz. UE L 141 z 6.06.2009, s. 29, z późn. zmian.

- Dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹⁵;
- Dyrektywy 2010/36/UE zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹⁶;
- Dyrektywy 2011/15/UE zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków¹⁷.

Nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim wdraża międzynarodowe umowy ustanowione pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), z których do najważniejszych należy zaliczyć: Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.¹⁸ (konwencja SOLAS), Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z 1966 r.¹⁹ (konwencja o liniach ładunkowych), Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r.²⁰ (konwencja o zapobieganiu zderzeniom), Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r.²¹ (konwencja MARPOL), Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r.²² (konwencja SAR), Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.²³ (konwencja 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 1982 r.²⁴.

W obecnie obowiązującej ustawie o bezpieczeństwie morskim wdrożone zostały również przepisy Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określone w Konwencji nr 92 MOP dotyczącej pomieszczenia załogi na statku z 1949 r.²⁵; Konwencji nr 133 MOP dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia

¹⁵ Dz.Urz. UE L 163 z 25.06.2009, s. 1.

¹⁶ Dz.Urz. UE L 162 z 29.06.2010, s. 1.

¹⁷ Dz.Urz. UE L 49 z 24.02.2011, s. 33.

¹⁸ Sporządzoną w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie 17.02.1978 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 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 46, poz. 372).

¹⁹ Sporządzoną w Londynie 5.04.1966 r. (Dz.U. z 1969 r., Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. (Dz.U. Nr 33, poz. 282).

²⁰ Sporządzoną w Londynie 20.10.1972 r. (Dz.U. z 1977 r., Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r., Nr 23, poz. 106).

²¹ Sporządzoną w Londynie 2.11.1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 26.09.1997 r. (Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679).

²² Sporządzoną w Hamburgu 27.04.1979 r. (Dz.U. z 1988 r., Nr 27, poz. 184 i 185).

²³ Sporządzoną w Londynie 7.07.1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r., Nr 30, poz. 286).

²⁴ Treść porozumienia ogłoszona w Dz.Urz. MI z 2008 r., Nr 15, poz. 77.

²⁵ Przyjętej w Genewie 18.06.1949 r. (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 202).

uzupełniające), z 1970 roku²⁶ oraz Konwencji nr 147 MOP dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1976 r.²⁷. Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym między innymi w Konwencji nr 69 MOP dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r.²⁸ oraz Konwencji nr 74 MOP dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r.²⁹. Postanowienia projektowanej ustawy w zakresie wdrożenia konwencji MOP nie wprowadzają zmian w stosunku do obowiązujących regulacji.

Podstawowym celem przygotowania i wydania nowego aktu jest implementacja do polskiego porządku prawnego szeregu dyrektyw Unii Europejskiej, stanowiących tzw. pakiet Erika III z 2009 r. Poza tym przepisy projektu, tworząc morską służbę asysty telemedycznej, wypełniają obowiązki Polski wynikające z Dyrektywy 1992/29/EWG dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach, a 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 wyszkolenia 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 (siedem w ustawie obecnej) obejmujących 152 artykuły (62 artykuły w obecnej ustawie).

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

Artykuł 1 określa zakres przedmiotowy ustawy: sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcje statku, kwalifikacje i skład załogi statku, bezpieczne uprawianie żeglugi morskiej oraz ratowanie życia na morzu. W porównaniu z zakresem

²⁶ Przyjętej w Genewie 30.10.1970 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 107, poz. 512).

²⁷ Przyjętej w Genewie 29.10.1976 r. (Dz.U. z 1997 r., Nr 72, poz. 454).

²⁸ Sporządzonej w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 196 i 197).

²⁹ Sporządzonej w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 200 i 201).

przedstawionym w art. 1 aktu obecnie obowiązującego nowa ustawa wyodrębni 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 art. 3 i 4. Jednak 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 lub wyjście. W ww. zakresie postanowień ustawy nie stosuje się także 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 1000 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.

W projektowanej ustawie utworzony został w art. 5 obszerny „słowniczek” pojęciowy, w którym zdefiniowano kilkadziesiąt pojęć (m.in. statku, uznanej organizacji, inspekcji, jachtu komercyjnego, 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.

Treść art. 6 projektu jest rozszerzeniem przepisu art. 6 ust. 3 ustawy obecnie obowiązującej.

Artykuły 7–10 dokonują implementacji przepisów dyrektyw 2009/21/WE i 2009/15/WE i nie mają odpowiedników w istniejącej obecnie ustawie. Na mocy art. 7 ma zostać utworzona elektroniczna baza danych o statkach o polskiej przynależności. Sposób prowadzenia bazy danych, sposób wprowadzania i aktualizacji informacji, warunki dostępu do danych i zakres ich wykorzystania zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na podstawie ust. 4 tego artykułu. Artykuł 8 wprowadza możliwość upoważnienia, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej. Artykuł 9 dotyczy audytu administracji morskiej przeprowadzanego przez Międzynarodową Organizację Morską; określa zakres audytu oraz ramy prawne jego przeprowadzania. Zawiera również delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu przygotowania administracji morskiej do takiego audytu. 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) – 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 prawa krajowego i międzynarodowego. W ustawie zamieszczono szczegółowy wykaz regulacji prawnych (art. 5 pkt 33, art. 11 ust. 1 i 2), które muszą być przestrzegane na każdym etapie budowy statku, w odniesieniu do jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz sanitarnych. Ta część przepisu art. 11 odpowiada zapisowi art. 6 ust. 1 i 2 obecnej ustawy. W dalszej części art. 11 projekt przewiduje (w ust. 3) fakultatywną kompetencję ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do zwiększenia wymagań wobec statków lub wyłączenia statków podlegających umowom międzynarodowym spod działania niektórych postanowień tych umów (w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia statków), zgodnie z ich przepisami. Przepis tego artykułu 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. Zapis powyższy wynika z wymagań przepisów art. 5 dyrektywy 2009/15/WE.

Artykuł 12 projektu ustawy dotyczy statków niepodlegających umowom międzynarodowym i jego treść jest powtórzeniem, z niewielkimi zmianami, przepisu art. 15 ust. 1 obecnej ustawy. Zmiany dotyczą zastosowanej nomenklatury (zamiast polskiej instytucji klasyfikacyjnej mówi się o uznanej organizacji) i podkreśla konieczność uwzględnienia przy określaniu wymagań dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m przepisów dyrektywy 97/70/WE.

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.

W art. 13 projekt reguluje 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. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenie systemu AIS, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem postanowień Dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Artykuł 15 powtarza za istniejącą ustawą obowiązek wyposażenia statków w rejestrator danych z podróży (VDR), ale wprowadza też nowy obowiązek – wyposażenia statków w specjalny typ uproszczonego rejestratora danych z podróży (S-VDR). Obowiązek posiadania przez niektóre statki rejestratorów S-VDR wynika z postanowień konwencji SOLAS i najnowszych przepisów załącznika I dyrektywy 2011/15/UE (zmieniającego aneks II do dyrektywy 2002/59/WE).

Artykuł 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 lub S-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 postanowienia dyrektywy 2009/17/WE (dotyczące np. przekazywania danych LRIT do Europejskiego Centrum Danych LRIT) oraz 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 też uregulowany wzór takiego świadectwa.

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

Ustawa wprowadza nowy system inspekcji statków, regulując osobno – w części 1 (art. 18–32) – inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery – z uwzględnieniem regulacji prawnych zawartych w dyrektywach 2009/15/WE i 2009/21/WE, a w części 2 (art. 33–60) – inspekcje 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 o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z 1991 r. 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 z art. 18 ust. 6 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.

Ustawa przewiduje w kolejnych ustępach tego artykułu, że organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery. Inspektor taki ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego. Podobne uprawnienie przysługuje też osobom wykonującym czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery (chodzi tu o funkcjonariuszy reprezentujących naczelny organ administracji morskiej). Ustawa zawiera też delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie wzoru dokumentu identyfikacyjnego dla inspektora państwa bandery oraz osób wykonujących nadzór nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery. Zapisy art. 18 ust. 6–11 są rozwiązaniami nowymi w przedmiotowej ustawie.

Projektowana ustawa w art. 19 nakłada 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 i rodzajów inspekcji. Ustawa przewiduje jednakże, że inspekcje mają być przeprowadzane, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Zgodnie z postanowieniami nowej ustawy (art. 20) inspekcje państwa bandery zostały podzielone na: wstępne, roczne, pośrednie, odnowieniowe (w celu odnowienia certyfikatu) oraz doraźne. W przypadku statku zbudowanego po 17.02.1997 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 na podstawie art. 23 projektu opłatę, której wysokość została ustalona w załączniku do ustawy.

Zgodnie z wymogiem zawartym w art. 25 nowej ustawy 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), a potwierdzeniem dokonania przeglądu powinno być ważne świadectwo klasy. Inspekcje wstępne oraz regulowane w art. 24 projektu ponowne inspekcje, przeprowadzane w przypadku zajścia istotnych zmian

w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku poprzednio objętego inspekcją, powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Powyższe zapisy, z wyjątkiem informacji o ważnym świadectwie klasy i nowego nazewnictwa klasyfikatorów (uznanej organizacji), istnieją w art. 10 obecnej ustawy.

Projekt ustawy wprowadza w art. 26 nową regulację dotyczącą 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, że stan statku nie czyni go co prawda niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie w sposób zamierzony przez armatora.

W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską ustawa nakłada w art. 28 – implementując postanowienia dyrektywy 2009/21/WE – na właściwego dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu statku od jego 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, a w szczególności przeprowadzić inspekcję, weryfikując usunięcie stwierdzonych wcześniej uchybień. Ustawa nakłada też 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 w tym artykule również delegację 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.

Projektowana 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 uchybień). Działanie dyrektora jest uwarunkowane wystąpieniem państwa, którego banderę będzie podnosił statek, o przedmiotowe informacje i wynika z postanowień wspomnianej wcześniej dyrektywy 2009/21/WE.

Przedmiotowa regulacja obejmuje również (nieregulowany do tej pory) przypadek zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez tamtejszą inspekcję państwa portu i określa związane z tym obowiązki kapitana takiego statku i właściwego dyrektora urzędu morskiego. Artykuł 30 ustawy stanowi, że w razie zatrzymania kapitan statku ma obowiązek niezwłocznego przekazania informacji o tym fakcie dyrektorowi urzędu morskiego, właściwemu dla portu macierzystego statku, natomiast dyrektor ma obowiązek nadzorowania dostosowania tego statku do wymagań odpowiednich umów międzynarodowych. Przepis ten również jest oparty 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 PSC.

Na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nowa ustawa nakłada w art. 32, 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 memorandum paryskiego oraz poinformowania o podjętych przez niego działaniach. Listy, o których mowa, oraz lista biała publikowane są co roku w ramach sprawozdania memorandum paryskiego, które zawiera klasyfikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich trzech lat.

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 o 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. Zapisy powyższe odpowiadają treści przepisu art. 11a ust. 1 obecnej ustawy, z tym że w projektowanej regulacji dodany został osobny przepis wyraźnie wskazujący, że ilekroć w dalszych przepisach mowa jest o porcie, należy przez to rozumieć również kotwiczowiska wchodzące w skład jego infrastruktury. Zabiegu tego dokonano w celu 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 ciągu 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), 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 przewidziane w przepisach ustawy. 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 (system THETIS zastąpił istniejący do niedawna system Sirenac) tylko okazjonalnie zawijają do portów państw Unii Europejskiej. Powyższe zapisy różnią się w szczegółach od obecne istniejących wytycznych zawartych w art. 11a istniejącej ustawy.

Ustawa przewiduje również – w art. 37 – możliwość odroczenia oraz, w wyjątkowych okolicznościach, nieprzeprowadzenia inspekcji statku o priorytecie I. Przedmiotowa regulacja stanowi implementację art. 8 dyrektywy 2009/16/WE, z wyjątkiem przepisu ust. 3 pkt 2 tego artykułu, zezwalającego na nieprzeprowadzenie inspekcji statku na kotwiczowisku, jeśli postój jest zbyt krótki do przeprowadzenia inspekcji.

Zgodnie z postanowieniami projektu ustawy inspekcje państwa portu (PSC) zostały podzielone na: okresowe, dodatkowe, ponowne oraz specjalne. Ze względu 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 art. 43 ustawy stworzono normy kompetencyjne oraz uregulowano obowiązki organu inspekcyjnego w zakresie zatrzymania statku oraz wstrzymania operacji statkowych. Zatrzymanie statku lub wstrzymanie operacji może odbyć się jedynie w drodze decyzji administracyjnej, której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Ustawa określa też obowiązki podmiotów, których przedmiotowe zatrzymanie lub wstrzymanie operacji przeładunkowych dotyczy (m.in. armator, kapitan statku, właściwe władze państwa bandery statku). Część tego przepisu została powtórzona za art. 11c obecnej ustawy.

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 inspekcyjnemu inspekcji państwa portu przekazanie informacji o przedmiotowym fakcie Komisji Europejskiej i państwom członkowskim UE. Ponadto organ ten zobowiązany jest do poinformowania uznanej organizacji o wykrytych uchybieniach w celu umożliwienia podjęcia przez tę organizację natychmiastowych działań naprawczych. Przepis tego artykułu oparty jest na postanowieniu art. 10 dyrektywy 2009/15/WE.

Ustawa stanowi w art. 45, że decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po przeprowadzeniu ponownej inspekcji (za opłatą, określoną w załączniku), podczas której stwierdzono usunięcie uchybień.

Projektowana ustawa reguluje w art. 46 kwestie inspekcji (przeglądów) 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 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. Przeglądy 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 szczegółowe regulacje dotyczące instytucji zakazu wejścia statku o obcej przynależności do portu (przez który – zgodnie z art. 5 pkt 31 – należy rozumieć decyzję skutkującą zakazem wejścia do wszystkich portów i na kotwiczowiska państw członkowskich Unii Europejskiej). Ustawa określa sytuacje, w których organ inspekcyjny jest uprawniony do wydania statkowi 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. Przedmiotowa regulacja implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia art. 16 dyrektywy 2009/16/WE.

Uzupełniając zapisy 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 4.09.2008 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 działań podjętych w takich sytuacjach.

Implementując przepis art. 18 dyrektywy 2009/16/WE odnoszący się do skarg podmiotów zainteresowanych bezpieczeństwem statku i ochroną środowiska, projektowana ustawa uprawnia w art. 56 wszystkie takie podmioty do poinformowania właściwego organu inspekcyjnego o swoich podejrzeniach dotyczących stanu statku, warunków życia i pracy oraz możliwości zanieczyszczenia środowiska morskiego, natomiast na organ inspekcyjny nakłada obowiązek 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 sprawy, w szerszym zakresie niż rozporządzenie obecnie istniejące wydane na podstawie art. 11i obowiązującej ustawy.

Projektowana ustawa, wypełniając lukę istniejącą w obecnie obowiązującej ustawie, stwarza w art. 59 podstawę prawną do powołania, przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, koordynatora do spraw inspekcji państwa portu (koordynatora PSC) oraz podległych mu zastępców, a także określa również zakres zadań tego koordynatora.

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) – kwestie dotyczące kwalifikacji i składu załogi

Zgodnie z postanowieniami art. 61 projektu ustawy, odpowiadającego w treści przepisowi art. 17 ustawy obowiązującej, 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 przewidziano wyjątek odnoszący się do kwalifikacji osób prowadzących na wodach morskich jachty rekreacyjne i komercyjne, czarterowane bez załogi, stanowiący, że potwierdzeniem kwalifikacji takich osób są dokumenty wydane na podstawie przepisów ustawy o żegludzie śródlądowej z 2000 r.

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 uregulowano tryb i warunki ubiegania się o wydanie przedmiotowych dokumentów oraz wskazano podmiot upoważniony do ich wydania, którym został – zgodnie z art. 71 przedmiotowej regulacji – dyrektor urzędu morskiego.

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

W ustawie uregulowano w art. 66, podobnie jak to uczyniono w art. 20 przepisów obecnie obowiązujących, kwestię zajmowania na statku stanowisk przez osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa. Dodatkowo jednak w projektowanej ustawie nałożono na dyrektora urzędu morskiego, który może wydać zezwolenie na zajęcie stanowiska wyższego, niż uprawnia do tego posiadany dokument kwalifikacyjny, dwa obowiązki: powiadomienia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym wydanym zezwoleniu oraz przekazywania temuż ministrowi w terminie do 31 stycznia każdego roku statystyki zezwoleń wydanych w roku poprzednim. Wymóg powyższy jest konsekwencją zapisów wynikających z art. VIII konwencji STCW.

Zupełnie nowym przepisem, wynikającym z postanowienia art. 19 dyrektywy 2008/106/WE, jest przepis art. 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 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, zapisem 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 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej oraz odpowiednie świadectwa przeszkolenia według konwencji STCW. Przepisy tego artykułu uprawniają także do zajmowania stanowisk na tego typu jachtach przez osoby, które posiadają „zwykłe” kwalifikacje marynarskie w postaci dyplomu (dla stanowisk oficerskich) lub świadectwa (dla stanowisk nieoficerskich).

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 rozporządzeniu 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 zostaną uregulowane kwestie związane 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 lub pilotów, którzy swym działaniem lub zaniechaniem spowodowali bądź przyczynili się do wypadku morskiego. Przepisy ustawy uprawniają organ, który wydał dokument kwalifikacyjny takim osobom, do zawieszenia (do 2 lat) ich uprawnień do zajmowania określonego stanowiska, do którego uprawniał wydany im dokument kwalifikacyjny. Jeżeli w danej sprawie toczy się również postępowanie przed izbą morską, to postępowanie administracyjne w sprawie zawieszenia uprawnień zostaje zawieszona na czas postępowania przed izbą.

W ustawie uregulowano też kwestie szkoleń i przeszkoleń prowadzonych przez wskazane w art. 74 podmioty zwane „morskimi jednostkami edukacyjnymi” oraz przez określone w art. 70 ośrodki szkoleniowe, uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Ustawa zawiera delegację dla ministra do wydania rozporządzenia określającego programy takich szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne.

Ustawa przyznaje w art. 75 ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kompetencje do uznawania i prowadzenia nadzoru nadorskimi 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, i cofania uznania podmiotów prowadzących szkolenia i przeszkolenia, warunki wynagradzania członków zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu oraz za sposób 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 zakresie organizacji i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych tworzy w art. 77 podstawę prawną do funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Komisja ta ma 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 zapis umożliwiający morskim jednostkom edukacyjnym prowadzenie szkoleń dla osób innych niż marynarze. Chodzi tu o specjalistyczne szkolenia wymagane przepisami międzynarodowymi, takimi jak np. Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych (konwencja AFS) – dla pracowników armatorów, portów, stoczni lub wynikające z Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (kodeks IMDG) – dla pracowników transportu drogowego i kolejowego. Ustawa zawiera 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 szkolenie.

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

Nowy, czteroustepowy, art. 80 projektowanej ustawy zawiera w sobie 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, że na wniosek komendanta głównego 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.

Kolejny art. 81 projektu ustawy wzorowany jest na przepisie art. 24 ustawy obowiązującej i dotyczy przeprowadzania przez organ inspekcyjny (zarówno państwa bandery, jak i państwa portu) inspekcji mającej na celu sprawdzenie, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dokumenty oraz czy skład załogi jest zgodny z posiadanym przez statek certyfikatem, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom konwencji STCW.

W końcowej części rozdziału 4 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 zawartymi w rozdziale 4 ustawy. Obowiązek przekazania raportu wynika z prawidła I/7 aneksu do konwencji STCW, natomiast informacji – z postanowienia art. 31 dyrektywy 2008/106/WE.

Rozdział 5 (art. 83–113) – 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. w 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 końcowej części tego przepisu nie do konwencji SAR, gdyż byłoby to odesłanie zbyt ogólne, tylko do poradnika IAMSAR wydanego na podstawie rezolucji 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 tu oznakowanie polskich obszarów morskich, wyznaczanie stref eksploatacji statków pasażerskich oraz obszarów morza, po których mogą uprawiać żeglugę promy pasażerskie typu ro-ro (na podstawie postanowień dyrektyw 2009/45/WE i 2010/36/UE). Ustawa konstytuuje w przepisach tego artykułu – podobnie jak przewiduje to art. 29 ustawy z 2000 r. – obowiązki oraz uprawnienia do wydania aktów wykonawczych zarówno przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, jak i innych wskazanych w tym artykule ministrów.

Projekt ustawy powtarza w art. 87 za artykułem 28a istniejącej ustawy obowiązek, nałożony na armatora, kapitana lub przedstawiciela kapitana statku zmierzającego do portu polskiego, przekazania kapitanowi portu ściśle określonych w treści i w czasie informacji. Mając na względzie prawidłową implementację art. 1 ust. 6 dyrektywy 2009/17/WE, nowa ustawa reguluje także w tym artykule kwestię zwolnień z obowiązku informacyjnego, o którym wspomniano powyżej, statków wykonujących żeglugę na liniach regularnych.

Podobnie jak w art. 27a obecnej ustawy, tak i w art. 88 przedmiotowego projektu określono obowiązki kapitana statku znajdującego się w polskich obszarach morskich dotyczące informowania o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku (np. kolizja statku, wejście na mieliznę) i zagrażających bezpieczeństwu morskiemu (np. uszkodzenie urządzenia sterowego, systemu napędowego) najbliższej brzegowej stacji radiowej lub służby kontroli ruchu statków (służby VTS). Ustawa określa elementy informacji, jaką ma przekazać

kapitan statku w przypadku wystąpienia tego typu zdarzenia oraz dodaje (w art. 88 ust. 5) nowy, przeoczony w istniejącej ustawie (wynikający z postanowienia art. 19 ust. 2 dyrektywy 2002/59/WE), obowiązek współpracy kapitana statku, armatora oraz właściciela przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych z dyrektorem urzędu morskiego w celu zminimalizowania skutków wymienionych na wstępie zdarzeń.

W celu prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2011/15/UE (zmieniającej 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 on skorzystać w przypadku wystąpienia zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażających środowisku morskemu, wymienionych w art. 88. Zgodnie z treścią art. 89 projektu 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 do wysłania zespołu ekspertów na pokład statku w celu zbadania stopnia istniejącego zagrożenia i udzielenia kapitanowi pomocy w naprawie sytuacji oraz informowania o tym właściwej służby VTS.

Tak jak w art. 27b obecnej ustawy, w art. 90 projektu nowej ustawy utworzony został katalog statków uważanych za stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego. Dodatkowymi, nowymi elementami tego katalogu (dodanymi na podstawie postanowień dyrektywy 2009/17/WE) są statki opisane w punktach 5 i 6 ust. 1 art. 90, czyli takie, które nie mają 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 ustawy nowa ustawa daje w art. 91 podstawę prawną do działania Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowego Systemu SafeSeaNet), szerzej wyjaśniając w swoich przepisach cel tego przedsięwzięcia. Ustawa przyznaje w art. 92 kompetencje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do powołania krajowego koordynatora Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwanego koordynatorem SafeSeaNet, w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania tego systemu. Ustawa konstytuuje obowiązki i zadania koordynatora (w tym m.in. współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego – EMSA) oraz nakłada na dyrektorów urzędów morskich obowiązek współpracy z koordynatorem w zakresie realizowanych przez niego zadań.

W ramach implementacji dyrektywy 2009/17/UE (zmieniającej art. 24 i aneks III do dyrektywy 2002/59/WE) w ustawie sformułowano w art. 93 przepis nakładający na użytkowników systemów SafeSeaNet (narodowego i UE) 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, za 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/WE), zażądać od kapitana statku odpowiedniego certyfikatu ubezpieczenia od roszczeń morskich, jednak brak tego rodzaju certyfikatu nie może stanowić wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia statkowi.

Kolejny artykuł, nr 95, projektowanej ustawy jest wiernym powtórzeniem istniejącego art. 29b ustawy obowiązującej, ustanawiającego procedury postępowania dyrektora urzędu morskiego i obowiązki kapitana statku w przypadku szczególnie złej pogody (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 tym 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 art. 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, natomiast 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 nowej ustawy, wzorując się na istniejącym zapisie art. 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, dodatkowe wymagania dotyczące 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 przepis art. 100, którego treść wynika z najnowszych postanowień paragrafu 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. karty bezpieczeństwa (MSDS). Ustawa zawiera w tym przepisie także delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór takiej karty i zakres informacji, które powinna ona zawierać.

W następnych dwóch artykułach (nr 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 art. 33, 34 i 35 zmienianej, obowiązującej jeszcze ustawy.

Kolejne cztery artykuły projektu, art. 103–106, regulują obowiązki armatorów statków w zakresie liczenia i rejestracji osób odbywających podróże mor-

skie 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 zobowiązany do liczenia i rejestracji pasażerów jachtów odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia oraz przekazywaniu tych informacji dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia jachtu.

Nowa ustawa, podobnie jak i ustawa z 2000 r., zawiera także regulację prawną dotyczącą usług pilotowych. Artykuł 107 projektu powtarza przepisy istniejącego art. 37, rozszerzając jednak i weryfikując niektóre kwestie związane z dokumentami kwalifikacyjnymi i uprawnieniami pilotów. W przedmiotowym przepisie projektu 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. 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. Treść powyższego przepisu odpowiada art. 37a obecnej ustawy.

Nowa ustawa przyznaje w art. 109 kapitanowi portu prawo do wprowadzenia czasowego zakazu lub ograniczenia ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo portu. Przepis ten jest powtórzeniem istniejącego art. 38 ustawy obecnie obowiązującej.

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 do prowadzenia działalności komercyjnej jachtu morskiego, który nie spełnia wymogów ustawy odnoszących się do tych jachtów oraz nakłada na jachty komercyjne przewożące pasażerów obowiązek posiadania ubezpieczenia 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.

Projekt przewiduje w art. 111 (podobnie jak art. 39 obecnej ustawy) możliwość uprawiania żeglugi na wodach morskich także przez statki śródlądowe. Muszą one jednak spełnić dodatkowe wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, określone w drodze zarządzenia przez właściwego dla rejonu uprawianej żeglugi dyrektora urzędu morskiego.

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

Rozdział 6 (art. 114–125) – sprawy 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 9.11.2000 r. 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 (konwencji SAR) z 1979 r., 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. 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 opiniodawczo-doradczego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej) oraz planu SAR. Nowością wprowadzoną do projektu w art. 121 ust. 4 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* delegację 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 projektu ustawy 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 sposób funkcjonowania i organizację tej służby. Nowy przepis ustawowy i wydanie przedmiotowego rozporządzenia będą stanowiły wypełnienie obowiązków Polski wynikających z konwencji SOLAS i konwencji SAR oraz art. 6 Dyrektywy 92/29/EWG z 31.03.1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Rozdział 7 (art. 126–130) – 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 o równowartości do jednego miliona jednostek obliczeniowych (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, oraz kary do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

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 odnośnie do 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 kapitana statku.

Nowym zapisem 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 w art. 129, że odpowiedzialności nie podlega osoba fizyczna, której zachowanie nosi jednocześnie znamiona przestępstwa określonego w art. 178a § 1 Kodeksu karnego, a przestępstwo to zostało 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 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Rozdział 8 (art. 131–152) – zmiany w przepisach obowiązujących, 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 21.11.1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej zmiany polegają na dodaniu nowego punktu 5 w art. 13a ust. 3 w brzmieniu: „przewodniczenie Radzie SAR, o której mowa w art. 121 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. ...)” oraz zmianie art. 13b ust. 2 pkt 2 na: „wykonywanie zadań Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP”.

Zmiana w Ustawie z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej polega na dodaniu w art. 42 ustępu 6: „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 właściwym władzom obowiązek odbywania spotkań w sprawach udzielania miejsca schronienia statkom potrzebującym pomocy. Ponieważ zagadnienia te wchodzą w zakres 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 16.05.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki mają na celu implementację zmian do dyrektywy 2002/59/WE, wprowadzonych dyrektywą 2009/17/WE, która zmieniła brzmienie jej art. 15, dając możliwość (co zostało zapisane w art. 10a tejże ustawy) zwolnienia niektórych statków (na wniosek armatora lub właściwego organu państwa członkowskiego UE) odbywających żeglugę regularną z obowiązku każdorazowego informowania właściwego dyrektora urzędu morskiego o przewożonych ładunkach niebezpiecznych, a także nakładając na kapitana statku obowiązek powiadamiania o zmianie czasu przybycia do portu wynoszącej co najmniej 3 godziny.

Zmiany w Ustawie z 18.09.2001 r. Kodeks morski 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, aby nowo rejestrowane statki spełniały odpowiednie wymagania i przepisy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa.

Dodatkowo, aby zapobiec przypadkom eksploataowania pod polską banderą statków o bardzo niskich standardach i nie obniżyć 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 na urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, można wykreślić

statek, który w ciągu 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 § 2 na następującą: „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 następujące: „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 12–19.04.2010 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.

W trakcie prac nad projektem ustawy w Sejmie, w podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy, wprowadzono na wniosek legislatorów zmiany w kilku innych ustawach, niepowiązane merytorycznie z ustawą o bezpieczeństwie morskim.

Artykuł 142 projektu ustawy stanowi, że do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Projektowana ustawa przewiduje specjalne terminy wejścia w życie przepisów dotyczących nowo tworzonej Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Zgodnie z art. 143 projektu w ciągu 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, że 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.

Artykuł 144 projektu ustawy decyduje o tym, że dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, natomiast art. 146 nakłada na armatorów jachtów komercyjnych obowiązek dostosowania się do wymagań ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Przepisy przejściowe zawarte w artykułach 147 i 148 umożliwiają funkcjonowanie istniejącym obecnie podmiotom, takim jak koordynatorzy PSC i Safe-SeaNet oraz dyrektor SAR, do czasu powołania nowych organów i służb przewidzianych w ustawie.

Na mocy art. 149 projektu dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie wyszczególnionych w nim przepisów obecnej ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie konkretnych artykułów nowej ustawy, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Ponadto dotychczasowe przepisy wykonawcze dotyczące pracy komisji egzaminacyjnych i trybu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (art. 19 ust. 8a oraz art. 25 pkt 5 ustawy z 2000 r.) zachowują moc przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Artykuł 150 projektu zajmuje się oceną skutków finansowych wprowadzenia ustawy, natomiast ostatni artykuł (nr 152) stanowi, że nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 70 (odnoszącego się do kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych), które wejdą w życie po upływie 18 miesięcy od dnia ogłoszenia.