



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-71-19

Druk nr 3540
Warszawa, 12 czerwca 2019 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

- o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

(-) Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1 w pkt 17 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 18 i 19 w brzmieniu:

„18) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 52);

19) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61).”;

2) w art. 3 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przepisy ustawy stosuje się również do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich o obcej przynależności w zakresie dotyczącym

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

1) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 52);

2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61).

przeprowadzania inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej poza polskimi obszarami morskimi.”;

3) w art. 5:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) statku pasażerskim typu ro-ro – należy przez to rozumieć statek pasażerski przystosowany do wtaczania na statek i wytaczania ze statku pojazdów drogowych lub szynowych;”;

b) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć jednostkę szybką w rozumieniu prawidła 1/3 rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, przewożącej więcej niż 12 pasażerów;”;

c) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych:

a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo

b) w taki sposób, że podróże te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;”;

d) po pkt 26 dodaje się pkt 26a w brzmieniu:

„26a) systemie THETIS EU – należy przez to rozumieć system informacyjny opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”, wspomagający realizację zadań inspekcji państwa portu oraz inspekcji państwa bandery, w szczególności w zakresie inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, będący platformą do wymiany informacji i raportowania o wynikach inspekcji i kontroli przeprowadzonych zgodnie z przepisami ustawy;”;

e) uchyla się pkt 32,

f) w pkt 33 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) Konwencję SOLAS;”;

4) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:

- 1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku;
- 2) rocznej – przeprowadzanej corocznie w celu potwierdzenia ważności certyfikatu;
- 3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, zastępującej odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną, a w przypadku statku niepodlegającego inspekcji rocznej, przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;
- 4) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu;
- 5) doraźnej – przeprowadzanej w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w przypadku gdy statek zmienia klasę lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM albo w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty;
- 6) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej – przeprowadzanej w trakcie podróży na statku pasażerskim typu ro-ro i szybkim statku pasażerskim, uprawiających żeglugę:
 - a) między portem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a portem leżącym na terytorium państwa trzeciego albo
 - b) na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na których mogą pływać statki pasażerskie klasy A zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Inspekcja, o której mowa w ust. 1 pkt 6, może być przeprowadzana w połączeniu lub jednocześnie z przeglądem statku dokonywanym przez uznaną

organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, pod warunkiem że są przestrzegane procedury i wytyczne dotyczące przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), o którym mowa w prawidle 6 rozdziału I Konwencji SOLAS, lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.”;

5) w art. 23 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 2, wykonuje konsul, pobiera on opłatę zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 118 ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. – Prawo konsularne (Dz. U. z 2018 r. poz. 2141 oraz z 2019 r. poz. 60).”;

6) w art. 25 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wymóg, o którym mowa w ust. 1, uważa się za spełniony, jeżeli statek posiada ważne świadectwo klasy.”;

7) w art. 27:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu lub poważne zagrożenie dla zdrowia, życia lub środowiska morskiego, lub warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”,

b) dodaje się ust. 3–9 w brzmieniu:

„3. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 2, organ inspekcyjny doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli naprawa nie może zostać dokonana w porcie, w którym nieprawidłowości zostały wykryte, organ inspekcyjny,

w drodze decyzji, może zezwolić statkowi na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej.

5. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję statku do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania w celu usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa życia lub zdrowia załogi i pasażerów oraz zapewnienia spełnienia przez statek wymagań określonych w umowach międzynarodowych.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, stosuje się przepis ust. 1.

7. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, podmiot zarządzający portem ułatwia działania zmierzające do zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie.

9. Przy wykonywaniu obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W każdym przypadku zarzutu bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku, ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.”;

8) po art. 27 dodaje się art. 27a–27c w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, w przypadku gdy stwierdził usunięcie uchybień.

2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust. 2.

4. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933). Organ

inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.

Art. 27b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS EU informacje o:

- 1) wynikach inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;
- 2) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego oraz o zmianie dotyczącej tych decyzji.

2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS EU dokonuje ich potwierdzenia.

Art. 27c. 1. Do postępowań w sprawie decyzji wydanych przez konsulów jako organy inspekcyjne za granicą stosuje się przepisy ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. – Prawo konsularne.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, organem wyższego stopnia jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.”;

9) w art. 38 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) statków pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę na linii regularnej.”;

10) w art. 41 uchyla się ust. 6;

11) uchyla się art. 46;

12) art. 47 otrzymuje brzmienie:

„Art. 47. Wyniki inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę na linii regularnej, wprowadza się do systemu THETIS i uwzględnia podczas kalkulowania profilu ryzyka statku, częstotliwości przeprowadzania inspekcji oraz wybierania statków do inspekcji, a także do celów obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 36.”;

13) w art. 48 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ inspekcyjny wydaje statkowi zakaz wejścia do portu, jeżeli statek został zatrzymany przez organ inspekcyjny, w przypadku gdy jest to:

- 1) trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście, o której mowa w art. 32, albo
 - 2) trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście, o której mowa w art. 32.”;
- 14) w art. 53 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji lub zakazie wejścia do portu, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego.”;
- 15) w art. 58 pkt 12 otrzymuje brzmienie:
- „12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz art. 54 ust. 1”;
- 16) w art. 86 ust. 11–13 otrzymują brzmienie:
- „11. Statki pasażerskie typu ro-ro mogą uprawiać międzynarodową żeglugę na linii regularnej do portów lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej na wyznaczonych obszarach morza, w zależności od spełnianych przez nie szczególnych wymagań stateczności.
12. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 11, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali, rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej najwyższych wysokości fal obserwowanych na danym obszarze.
13. Obszary, o których mowa w ust. 12, ustala się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a gdy jest to uzasadnione i możliwe, z pozostałymi państwami znajdującymi się na obu końcach regularnego połączenia obsługiwanego przez statki pasażerskie typu ro-ro.”;

- 18) w art. 92 w ust. 2 w pkt 5 wyrazy „Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, zwaną dalej „EMSA”” zastępuje się wyrazami „z EMSA”;
- 19) w art. 103:
- a) w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich odbywających rejsy, w których odległość do pokonania od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil morskich;
 - 2) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, odbywających rejsy, w których odległość do pokonania od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil morskich;”
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany zbierać informacje o osobach znajdujących się na statku dotyczące:
- 1) nazwisk;
 - 2) imion;
 - 3) płci;
 - 4) obywatelstwa;
 - 5) daty urodzenia;
 - 6) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach – na wniosek pasażera;
 - 7) numeru kontaktowego w nagłych wypadkach – na wniosek pasażera.”
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz do pojedynczego punktu kontaktowego.”
- d) uchyla się ust. 6;
- 20) art. 104 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany do:
- 1) wprowadzenia procedur rejestracji informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, zapewniających, że informacje te będą przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego w sposób dokładny i terminowy, oraz pozwalających uniknąć zbędnej

zwłoki przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku i mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach;

2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, do pojedynczego punktu kontaktowego.

2. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, są przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu z portu.

3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej opieki lub pomocy w nagłych wypadkach.

4. Armator zapewnia, że informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie będą przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 oraz zostaną automatycznie i niezwłocznie usunięte po przekazaniu do pojedynczego punktu kontaktowego i bezpiecznym zakończeniu rejsu.”;

21) po art. 104 dodaje się art. 104a i art. 104b w brzmieniu:

„Art. 104a. 1. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, są udostępniane Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa poprzez Narodowy System SafeSeaNet.

2. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku lub osób na nim przebywających informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, mogą być udostępnione innym podmiotom biorącym udział w akcji poszukiwawczej lub ratowniczej, a także Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz izbie morskiej, badającym przyczyny wypadku morskiego.

3. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie mogą być przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 i badanie wypadku morskiego oraz zostają automatycznie i niezwłocznie usunięte odpowiednio z Narodowego Systemu SafeSeaNet i z systemów informacyjnych podmiotów, o których mowa w ust. 2:

1) po bezpiecznym zakończeniu rejsu, jednak nie później niż 60 dni po rozpoczęciu rejsu, jeżeli rejs nie został zakończony, albo

2) w ciągu 24 godzin od zakończenia postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego, wszczętego w związku z wystąpieniem zagrożenia, o którym mowa w ust. 2, lub wypadku morskiego.

Art. 104b. Przepisy art. 103–104a stosuje się również do pasażerskich statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz do statków pasażerskich

zawijających do portów Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa rozpoczyna się w porcie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

22) art. 106 otrzymuje brzmienie:

„Art. 106. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób liczenia osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1,
- 2) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 – kierując się koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie rejestracji osób podróżujących na statkach pasażerskich.”;

23) w art. 126 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) spełniania przez statek pasażerski typu ro-ro szczególnych wymogów stateczności obowiązujących w żegludze na wyznaczonym obszarze morza,”;

24) w załączniku do ustawy w części I:

a) po pkt 17.2 dodaje się pkt 17.2a w brzmieniu:

„17.2a. Opłata za przeprowadzenie inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej wynosi 50% wartości stawki określonej do przeprowadzenia inspekcji w celu wydania certyfikatu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego.”,

b) pkt 18.1 otrzymuje brzmienie:

„18.1. Za ponowną inspekcję statku zatrzymanego lub dla którego wydano decyzję o wstrzymaniu operacji przez organ inspekcyjny – 4000 PLN.”.

Art. 2. 1. Do inspekcji statków rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań administracyjnych i sądowych w sprawie decyzji wydanych w wyniku inspekcji statków, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 4. Do dnia 31 grudnia 2020 r. armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, może przekazywać informacje dotyczące osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych w postaci papierowej dyrektorowi urzędu morskigo właściwemu dla portu wypłynięcia statku, za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów portów.

Art. 5. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 4, art. 58 i art. 106 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 4, art. 58 i art. 106 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 6. 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków z budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 0,335 mln zł, w tym w:

- 1) 2019 r. – 0,335 mln zł;
- 2) 2020 r. – 0 mln zł;
- 3) 2021 r. – 0 mln zł;
- 4) 2022 r. – 0 mln zł;
- 5) 2023 r. – 0 mln zł;
- 6) 2024 r. – 0 mln zł;
- 7) 2025 r. – 0 mln zł;
- 8) 2026 r. – 0 mln zł;
- 9) 2027 r. – 0 mln zł;
- 10) 2028 r. – 0 mln zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów dostosowania systemów informatycznych do wymagań ustawy i przepisów o ochronie danych osobowych.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.

UZASADNIENIE

Wdrożenie pakietu dyrektyw pasażerskich do krajowego porządku prawnego

Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (dalej: „projekt ustawy”) zmieni dotychczas obowiązującą ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245) (dalej: „UBM”) w związku z potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dwóch dyrektyw dotyczących statków pasażerskich:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich;
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE.

Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy dyrektyw do dnia 21 grudnia 2019 r.

Trzecia spośród pakietu dyrektyw pasażerskich: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, z uwagi na techniczny charakter zmian, zostanie wdrożona do krajowego porządku prawnego poprzez zmianę przepisów wykonawczych do UBM oraz zmianę przepisów klasyfikacyjnych Polskiego Rejestru Statków.

Uchwalenie pakietu dyrektyw pasażerskich miało na celu uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa na statkach pasażerskich w taki sposób, aby utrzymać przepisy unijne, w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne, zapewnić ich właściwe stosowanie oraz wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków i występowanie niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi, zgodnie z programem sprawności i wydajności regulacyjnej REFIT (Regulatory Fitness and Performance Program).

Aby dokonać całościowego wdrożenia przepisów pakietu 3 dyrektyw dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich do krajowego porządku prawnego, będzie potrzebna zmiana przepisów UBM oraz sześciu rozporządzeń wydanych na podstawie UBM:

- 1) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313);
- 2) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357);
- 3) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróże morską (Dz. U. poz. 586);
- 4) rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. poz. 1319);
- 5) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro (Dz. U. poz. 955);
- 6) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48).

Projekt ustawy ma na celu zapewnienie jednolitego i zharmonizowanego stosowania zasad w zakresie przeprowadzania przeglądów i inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statkach pasażerskich w żegludze na linii regularnej oraz pełnego włączenia inspekcji przeprowadzanych na tego typu statkach w system inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu.

Wszystkie proponowane w projekcie ustawy zmiany przepisów UBM przyczynią się, zgodnie z duchem dyrektyw, do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz uproszczenia i ujednolicenia przepisów w tym zakresie.

Szczegółowe omówienie projektowanych zmian

Zmiana w odnośniku nr 1 do UBM wiąże się z potrzebą wskazania, że przepisy UBM po zmianach będą dokonywać transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2017/2109/UE oraz dyrektywy 2017/2110/UE.

System inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statkach pasażerskich w żegludze na linii regularnej obejmuje coroczne inspekcje wykonywane w trakcie uprawiania

żeglugi. Stąd konieczna jest zmiana w art. 3 UBM, która ma na celu umożliwienie przeprowadzania przez organ inspekcyjny inspekcji w trakcie trwania podróży, także poza polskimi obszarami morskimi.

Projektowane zmiany w art. 5 UBM mają na celu dostosowanie i ujednoczenie słownictwa. Potrzebne będą zmiany (albo wprowadzenie) definicji statku pasażerskiego typu ro-ro, szybkiego statku pasażerskiego, żeglugi na linii regularnej, a także systemu THETIS EU, do którego będą raportowane wyniki inspekcji statków pasażerskich w żegludze krajowej. W związku z uchynieniem dyrektywy 1999/35/WE uchyla się definicję zakazu używania statku.

Projektowane zmiany w art. 20 UBM mają na celu zharmonizowanie systemu inspekcji na statkach pasażerskich w żegludze krajowej i umożliwienie łączenia inspekcji przeprowadzanych na tych statkach zgodnie z dyrektywą 2017/2010/UE z przeglądami i inspekcjami państwa bandery. Z uwagi na fakt, że delegacja do wydania rozporządzenia zawarta w art. 23 ust. 4 UBM przewiduje określenie terminów przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, zrezygnowano ze szczegółowych przepisów w tym zakresie w UBM. Katalog obowiązkowych inspekcji został rozszerzony o inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, która będzie przeprowadzana w trakcie podróży na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b dyrektywy 2017/2110/UE. Mając na uwadze zakres stosowania określony w art. 1 ww. dyrektywy, inspekcja w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej będzie przeprowadzana na statkach o polskiej przynależności uprawiających żeglugę:

- 1) między portem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a portem leżącym na terytorium państwa trzeciego albo
- 2) na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na których mogą pływać statki pasażerskie klasy A zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10 UBM, a zatem na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich, na których nie będzie ona przeprowadzana przez inspekcję państwa portu.

Zmiana polegająca na dodaniu ust. 2a w art. 23 UBM ma na celu uregulowanie sytuacji, w której konsul działa jako organ inspekcyjny. W takim przypadku konsul pobiera opłatę zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 118 ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. – Prawo konsularne (Dz. U. z 2018 r. poz. 2141 oraz z 2019 r. poz. 60).

Projektowane zmiany w art. 25 UBM mają na celu wskazanie, że choć statki pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie jako jedyny rodzaj statku podlegają 2 inspekcjom w ciągu jednego roku, to przeglądy na tych statkach odbywają się jeden raz w roku.

Należy zauważyć, że:

- 1) zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 2 UBM statki pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają inspekcjom rocznym, które zgodnie z art. 25 ust. 1 UBM muszą być poprzedzone przeglądem technicznym przeprowadzonym przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, a zatem świadectwo klasy, o którym mowa w art. 25 ust. 3 UBM, nie może być wydane na okres dłuższy niż 1 rok;
- 2) statki pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie jako jedyny typ statków podlegają więcej niż jednej inspekcji obowiązkowej w okresie jednego roku, bowiem prócz inspekcji na lądzie podlegają obowiązkowym inspekcjom w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej (projektowany art. 20 ust. 1 pkt 6 UBM), które mogą odbywać się w okresie nie krótszym niż 4 miesięcy i nie dłuższym niż 8 miesięcy po inspekcji rocznej;
- 3) intencją projektodawcy było wskazanie, że statki pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają, tak jak inne statki, jednemu przeglądowi technicznemu w ciągu roku, a zatem nie ma obowiązku przeprowadzenia dodatkowego przeglądu technicznego poprzedzającego inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej.

Zmiany w art. 27 UBM dotyczą sytuacji, w których podczas inspekcji stwierdzono, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, poważne zagrożenie dla zdrowia, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w Konwencji o pracy na morzu (Konwencji MLC). Organ inspekcyjny wydaje decyzję o zatrzymaniu statku, która może zostać zniesiona dopiero wtedy, gdy nieprawidłowości i zagrożenia zostaną usunięte lub organ inspekcyjny stwierdzi, że statek lub jednostka może, z zastrzeżeniem wszelkich niezbędnych warunków, wypłynąć w morze lub jego eksploatacja może zostać wznowiona bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, lub dla innych statków. Przepisy przewidują też możliwość zezwolenia na przepłynięcie statku do odpowiedniej stoczni remontowej lub wydania zgody na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu w celu zmniejszenia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia. Na podmiot zarządzający portem został nałożony obowiązek współpracy w celu ułatwiania działań zmierzających do zmniejszenia zatłoczenia. Może również zaistnieć potrzeba zawieszenia inspekcji statku (projektowany art. 27 ust. 5 UBM). W takim przypadku zgodnie z projektowanym art. 27 ust. 6 UBM organ inspekcyjny wydaje decyzję o zatrzymaniu statku, a w konsekwencji zastosowanie będą miały również projektowane przepisy art. 27a i 27b UBM dotyczące konieczności

przeprowadzenia ponownej inspekcji po uiszczeniu przez armatora opłat związanych z inspekcją i postojem statku w porcie, a także zamieszczenia odpowiednich informacji w bazie danych wyników inspekcji.

Projektowany przepis art. 27 ust. 9 UBM przewiduje również, w ślad za preambułą do dyrektywy 2017/2010/UE, że przy wykonywaniu swoich obowiązków organ inspekcyjny podejmuje wszelkie środki, aby uniknąć bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku w porcie. W przypadku gdy statek jest bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, armatorowi statku przysługuje odszkodowanie zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. W takim przypadku ciężar dowodu spoczywa na armatorze statku.

Zgodnie z projektowanymi przepisami art. 27a UBM decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji i tylko, jeśli stwierdził usunięcie uchybień. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa. Również koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator.

Systemy THETIS i THETIS EU zostaną dostosowane przez administratora, którym jest Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), tak aby odpowiadały potrzebom gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących inspekcji na statkach pasażerskich, oraz rozszerzone o moduł dotyczący statków pasażerskich w żegludze krajowej, a na organ inspekcyjny zostaną nałożone nowe obowiązki (projektowany art. 27b UBM) dotyczące zamieszczania informacji o wynikach inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego oraz o każdej zmianie dotyczącej tych decyzji, a także potwierdzania tych informacji w terminie 72 godzin. Należy zauważyć, że system THETIS EU został również zdefiniowany w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000) (dalej: „UZZMPS”). Treść definicji zawartych w UZZMPS i w projektowanym art. 5 pkt 26a UBM nie została ujednoczona, ponieważ definicja zawarta w UZZMPS odnosi się do obowiązków informacyjnych z zakresu ochrony środowiska zawartych w UZZMPS oraz ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z późn. zm.), a także w przepisach Unii Europejskiej dotyczących pobierania próbek i sprawozdawczości w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych oraz emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. Natomiast

projektowany art. 5 pkt 26a UBM definiuje THETIS EU jako platformę służącą wymianie informacji i raportowaniu o wynikach inspekcji i kontroli statków. Mając na względzie, iż:

- 1) nie jest pewne, w jaki sposób systemy informacyjne, których administratorem jest EMSA, będą dalej rozwijane,
- 2) implementowane dyrektywy nie posługują się pojęciami „system THETIS” ani „system THETIS EU”, a jedynie opisowymi, np. „baza danych wyników inspekcji, z którą są połączone wszystkie państwa członkowskie i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji przewidzianego w niniejszej dyrektywie”,
- 3) poszczególne funkcjonalności i moduły tych systemów mogą być wydzielane lub łączone, np. w chwili obecnej osoby posiadające dostęp do systemów THETIS, THETIS EU, CleanSeaNet, RuleCheck mogą się logować za pomocą jednego panelu

– dążenie do zharmonizowania obu definicji, które odnoszą się do odmiennego zakresu obowiązków uregulowanych w innych aktach prawnych, nie wydaje się zasadne i celowe.

Należy mieć na względzie, że zakres przedmiotowy projektowanych przepisów art. 27 oraz art. 27b UBM jest różny. Projektowany art. 27 UBM odnosi się do wszystkich typów statków, podczas gdy obowiązek zamieszczania informacji w systemie THETIS EU dotyczy tylko statków pasażerskich, które nie przewożą towarów. Dodatkowo należy zauważyć, że system THETIS EU jest systemem informacyjnym opracowanym i obsługiwanym przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Przepisy dyrektywy 2017/2110/UE nie przewidują w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wydania decyzji innej niż zakaz wyjścia z portu (prohibition of departure order – art. 7 ust. 2) ani obowiązków przekazywania danych innych niż informacje o stwierdzonych w trakcie inspekcji uchybieniach i wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku (art. 10 ust. 2).

Zmiana polegająca na dodaniu art. 27c UBM ma na celu uregulowanie sytuacji, kiedy to konsul działa jako organ inspekcyjny. W takim przypadku stosuje się przepisy ustawy – Prawo konsularne. Projektowany art. 27c ust. 2 UBM wskazuje również, że w razie odwołania ww. sprawach organem wyższego stopnia jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, a zatem to on będzie rozpatrywać ewentualne odwołania od decyzji wydanych przez konsula.

Zmiany w art. 38 i art. 41 UBM, uchylenie art. 46 UBM, a także zmiany w art. 47, art. 48, art. 53 i art. 58 UBM wiążą się z potrzebą pełnego zharmonizowania systemu inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich o obcej przynależności z inspekcjami przeprowadzanymi przez państwo portu w regionie Memorandum Paryskiego oraz

ujednoczenia słownictwa po uchyleniu dyrektywy 1999/35/WE. Wyniki inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę regularną będą wprowadzane do systemu THETIS i uwzględniane podczas kalkulowania profilu ryzyka statku, a także do celów obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego.

Zmiany w art. 86 UBM mają na celu zharmonizowanie słownictwa stosowanego w UBM, podobnie jak miało to miejsce w przepisach Unii Europejskiej. Pojęcie promu pasażerskiego typu ro-ro zostało zastąpione pojęciem statku pasażerskiego typu ro-ro.

Zmiany w art. 91, art. 103 i art. 104 UBM, dodanie w UBM przepisów art. 104a i art. 104b, a także zmiana w art. 106 UBM są związane bezpośrednio z potrzebą implementacji dyrektywy 2017/2109/UE. Zapewnienie właściwego i terminowego przekazywania informacji o liczbie oraz o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku jest niezmiernie istotne z uwagi na znaczenie tych informacji dla przygotowania i skuteczności operacji poszukiwawczych i ratunkowych.

Zmiana w art. 91 UBM ma na celu opisanie w porządku prawnym Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego (National Single Window) (dalej: „pojedynczy punkt kontaktowy”) będącego platformą elektroniczną, łączącą Narodowy System SafeSeaNet i systemy elektroniczne podmiotów obowiązanych do przekazywania danych zgodnie z przepisami UBM (informacji dotyczących osób podróżujących drogą morską i formularzy FAL – zgodnie z przepisami odpowiednio art. 103 i art. 108 UBM). Są to zatem systemy elektroniczne armatorów i agentów statków. Poprzez tę platformę elektroniczną, jaką jest pojedynczy punkt kontaktowy, statki przekazują informacje wymagane przepisami UBM, a następnie są one udostępniane właściwym podmiotom zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE. Zmiana ma na celu zmniejszenie obciążeń biurokratycznych armatorów statków, zapewnienie możliwości przekazywania informacji i dokumentów dotyczących statku drogą elektroniczną oraz zapewnienie, że przekazania informacji wymaga się tylko raz.

Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE państwa członkowskie Unii Europejskiej są obowiązane akceptować dopełnianie formalności sprawozdawczych drogą elektroniczną i ich przekazywanie za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego możliwie najszybciej, a w każdym razie nie później niż z dniem 1 czerwca 2015 r.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ww. dyrektywy ta platforma elektroniczna, łącząca system SafeSeaNet, elektroniczny system administracji celnej i inne systemy elektroniczne, jest miejscem, przez które, zgodnie z tą dyrektywą, wszystkie informacje będą jednorazowo

przekazywane i udostępniane różnym właściwym organom państw członkowskich. Zgodnie z art. 6 dyrektywy 2010/65/UE państwa członkowskie zapewniają, aby informacje otrzymane zgodnie z formalnościami sprawozdawczymi przewidzianymi w aktach prawnych Unii Europejskiej zostały udostępnione w ich krajowych systemach SafeSeaNet oraz udostępniają istotne części takich informacji innym państwom członkowskim za pośrednictwem systemu SafeSeaNet oraz zapewniają, aby otrzymane informacje były udostępniane stosownym organom krajowym.

W praktyce pojedynczy punkt kontaktowy funkcjonuje, ale do tej pory nie miał umocowania ustawowego. Realizacja koncepcji „single window” w Polsce następuje poprzez wdrożenie i rozwijanie Narodowego Systemu SafeSeaNet. Na infrastrukturę techniczną umożliwiającą wymianę informacji drogą elektroniczną składają się dwa podsystemy: opracowany przez Urząd Morski w Szczecinie system kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS) oraz opracowany przez Urząd Morski w Gdyni system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

Dostęp do Narodowego Systemu SafeSeaNet, w tym do podsystemu SWIBŻ, umożliwiającego dostęp do informacji istotnych z punktu widzenia kontroli ruchu statków, skuteczności prowadzenia akcji ratowniczych i oceny zagrożeń ekologicznych związanych z transportem ładunków niebezpiecznych drogą morską, posiada administracja morska oraz służby ratownicze i porządkowe, m.in. dyrektorzy urzędów morskich, służby VTS, kapitanaty i bosmanaty portów, inspektoraty bandery i inspektoraty portu, inspektoraty ochrony środowiska, służba SAR, Straż Graniczna. PHICS jest ogólnopolskim systemem elektronicznej wymiany dokumentów i umożliwia kapitanom, armatorom statków oraz agentom morskim, działającym w ich imieniu, realizowanie obowiązku przekazywania informacji odpowiednim służbom, a tym samym dostarczanie danych do systemu. System zawiera wzory wszystkich dokumentów IMO Fal. W praktyce oznacza to, iż agent statkowy może zrealizować swoje obowiązki tylko za pomocą elektronicznego trybu obiegu dokumentów. Przekazywanie danych, takich jak zgłoszenie statku awizowanego do Centrum VTS, zgłoszenie spodziewanego czasu przybycia statku (ETA), informacje w zakresie ochrony statku stosownie do wymagań kodeksu ISPS, informacje o przewożonych ładunkach niebezpiecznych i zanieczyszczających, zgłoszenie statku do kapitanatu portu, odbywa się poprzez wypełnienie odpowiedniego arkusza elektronicznego. System jest dodatkowo wyposażony w interaktywny komunikator działający na zasadzie poczty e-mail, który daje możliwość wymiany informacji pomiędzy użytkownikami systemu w formie uzupełnień i korekt. Jednocześnie system pozwala m.in. na prowadzenie skoordynowanej ewidencji i rejestracji jednostek pasażerskich, jednostek

przewożących materiały niebezpieczne oraz na szybką wymianę informacji o wynikach inspekcji (zatrzymania, zakazy wstępu do portów). Umożliwia także potwierdzanie dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy zarejestrowanych w poszczególnych urzędach morskich. Środowisko informatyczne pojedynczego punktu kontaktowego zostało w związku z praktycznym wdrożeniem dyrektywy 2010/65/UE rozszerzone o dodatkowy interfejs przekazywania danych i formalności sprawozdawczych. Obok interfejsu graficznego (web user interface), z którego korzystają agenci (opisany powyżej system PHICS), pojawił się interfejs systemowy (system-to-system), z którego korzystają obecnie armatorzy 12 statków (interfejs administrowany przez UMG). Obecne zmiany w dyrektywie 2017/2109/UE nie dotyczą podmiotów, do których trafiają informacje (już w tej chwili armatorzy statków pasażerskich muszą je przekazywać i, jak wyjaśniano powyżej, poprzez Narodowy System SafeSeaNet mają do nich dostęp uprawnione podmioty, co się nie zmieni), a jedynie sposobu przekazywania tych informacji przez armatorów statków pasażerskich (np. obowiązek przekazywania informacji bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego, a nie do dyrektora urzędu morskiego, skrócenie czasu na przekazanie informacji z 30 do 15 minut od wyjścia z portu, wprowadzone właśnie ze względu na elektroniczną i uproszczenie sposobu przekazywania informacji).

Podsumowując, projektowane przepisy uwzględniają zmiany w aktach prawnych Unii Europejskiej oraz praktyczny rozwój systemów elektronicznych. Należy pamiętać, że przepisy UBM, ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki i ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 692) precyzują obowiązki informacyjne oraz podmioty (organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa), którym poszczególne rodzaje informacji są udostępniane. W praktyce dzieje się to w oparciu o prawa dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet, których udziela administrator systemu w odniesieniu do danych, które zgodnie z przepisami powinny trafić do danego podmiotu.

Zmiana w art. 92 UBM jest zmianą wynikową związaną z dodaniem pkt 26a w art. 5 UBM.

Informacje dotyczące osób podróżujących na statkach wymagane zgodnie z art. 103 UBM będą przekazywane bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego, zostaną zniesione natomiast istniejące w chwili obecnej wymogi prowadzenia przez armatorów systemów rejestracji informacji dotyczących pasażerów. Systemy te są zatwierdzane i kontrolowane przez dyrektorów urzędów morskich. Przekazywanie ww. informacji bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego umożliwi natychmiastowe ich udostępnienie (np. w razie wypadku) Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz innym podmiotom zaangażowanym w akcję poszukiwawczo-ratowniczą. W razie wypadku będą one mogły również zostać

przekazane podmiotom ustawowo umocowanym do badania wypadków morskich: Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz izbom morskim.

Korekty wymagał katalog informacji dotyczących osób podróżujących drogą morską zbieranych i przekazywanych przez armatora (art. 103 ust. 2 UBM). W odniesieniu do informacji wymienionych w projektowanych przepisach art. 103 ust. 2 pkt 6 i 7 UBM (szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach oraz numeru kontaktowego w nagłych wypadkach) należy zauważyć, że będą to dane podawane dobrowolnie. Natomiast w przypadku, w którym pasażer poda takie informacje, będzie to rodzić obowiązek po stronie armatora, aby były one zarejestrowane, a następnie przekazane kapitanowi statku (projektowany art. 104 ust. 3 UBM).

W odniesieniu do armatorów jachtów komercyjnych przewiduje się, że będą oni mieli możliwość przekazywania informacji dotyczących pasażerów przy użyciu aplikacji mobilnej, a w okresie przejściowym (art. 4 projektu ustawy) również w postaci papierowej, tak jak dotychczas. Jachty komercyjne nie są obsługiwane przez agentów i stąd przekazanie informacji poprzez system PHICS nie byłoby w zasadzie możliwe. Koszt wyprodukowania oraz wdrożenia do użytkowania aplikacji mobilnej oszacowany został na 300 000 zł. W przyszłości będzie mogła ona zostać rozszerzona o dodatkowe funkcjonalności zwiększające bezpieczeństwo, takie jak dystrybucja ostrzeżeń nawigacyjnych i meteorologicznych, czy możliwość wzywania pomocy wraz z przesłaniem pozycji.

Przewidziano również (projektowany art. 104a UBM), że dane osobowe pasażerów nie mogą być przetwarzane ani wykorzystywane w jakimkolwiek innym celu niż określony przepisami UBM i zostają automatycznie i niezwłocznie usunięte po bezpiecznym zakończeniu rejsu, ale nie później niż 60 dni po rozpoczęciu rejsu. Z tego względu będą konieczne zmiany w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), tak aby zapewnić automatyczne usuwanie danych pasażerów z systemu, po bezpiecznym zakończeniu podróży. Koszt wdrożenia ww. funkcjonalności został oszacowany na 35 000 zł. Obowiązek usunięcia danych osobowych będzie obejmował systemy teleinformatyczne i bazy danych podmiotów, którym dane te zostaną udostępnione.

Należy ponownie podkreślić, że pojedynczy punkt kontaktowy funkcjonuje, ale do tej pory nie miał umocowania ustawowego. Zmiany w zakresie przepisów o rejestracji pasażerów będą wymagały wydania nowego rozporządzenia w tej materii na podstawie zmienionej delegacji ustawowej (projektowany art. 106 UBM).

Powyżej opisane zmiany związane z wdrożeniem dyrektywy 2017/2109/UE wymagają również zmiany delegacji do wydania aktu wykonawczego zawartej w art. 106 UBM.

Zmiana w art. 126 pkt 5 UBM jest spowodowana koniecznością ujednolicenia słownictwa („statek” zamiast „prom”).

Zmiany w załączniku do UBM umożliwią pobieranie opłat za inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej oraz za ponowną inspekcję statku zatrzymanego przez organ inspekcyjny, także w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa bandery. W odniesieniu do szacowanych skutków umożliwienia pobierania ww. opłat należy zauważyć, że:

- 1) w chwili obecnej nie ma żadnego statku pasażerskiego pod polską banderą, który podlegałby obowiązkowym inspekcjom w trakcie uprawiania regularnej żeglugi zgodnie z dyrektywą 2017/2110/UE;
- 2) na przestrzeni wielu lat nie odnotowano żadnego przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa bandery, a w konsekwencji – potrzeby przeprowadzenia ponownej inspekcji;
- 3) mając na uwadze powyższe, potencjalne wpływy z opłat, nawet jeżeli zostaną odnotowane, będą nieodczuwalne dla budżetu państwa (kilka tysięcy zł rocznie).

W art. 2–4 projektu ustawy wprowadzono przepisy przejściowe. Do inspekcji statków rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

W art. 3 projektu ustawy przewiduje się, że dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Armatorzy jachtów komercyjnych do dnia 31 grudnia 2020 r. mogą przekazywać informacje dotyczące osób podróżujących na jachcie za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów portów w postaci papierowej, tak jak to czynili dotychczas (art. 4 projektu ustawy).

Przepisy przejściowe mają również na celu utrzymanie w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych wydawanych na podstawie zmienianych delegacji ustawowych (art. 5 projektu ustawy). W konsekwencji zmiany delegacji ustawowych będzie konieczne wydanie nowych rozporządzeń. Nie przewiduje się zasadniczych zmian w przedmiotowych rozporządzeniach, a ewentualnie uzupełnienia o zmiany wprowadzane w delegacji ustawowej. W odniesieniu do trzech aktów wykonawczych przewidziano, że okres ich ważności nie może

potrwać dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Są to rozporządzenia, które będą wdrażać przepisy dyrektyw dotyczące statków pasażerskich. W odniesieniu do rozporządzenia wydawanego na podstawie delegacji zawartej w art. 86 ust. 12 UBM zaproponowano utrzymanie go w mocy przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Rozporządzenie to nie wymaga zmian poza ujednoczeniem słownictwa.

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie w dniu 21 grudnia 2019 r. – do tego dnia państwa członkowskie mają obowiązek wdrożyć przepisy pakietu dyrektyw pasażerskich i stosować nowe wymagania w tym zakresie. Od tego dnia EMSA udostępni bazy danych wyników inspekcji, aby państwa członkowskie mogły realizować obowiązki sprawozdawcze.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania projektu ustawy właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej zgodnie z § 39 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Projekt ustawy został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 85 70; e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p> <p>Pani Sonia Knobloch-Sieradzka Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 85 82; e-mail: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10.05.2019</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac UC 144</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana ustawy o bezpieczeństwie morskim jest związana z potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dwóch dyrektyw dotyczących statków pasażerskich:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich;
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE.

Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy dyrektyw do dnia 21 grudnia 2019 r.

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

Uchwalenie pakietu dyrektyw pasażerskich miało na celu uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa na statkach pasażerskich w taki sposób, aby utrzymać przepisy unijne, w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne, zapewnić ich właściwe stosowanie oraz wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków i występowanie niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi, zgodnie z programem sprawności i wydajności regulacyjnej REFIT (Regulatory Fitness and Performance Program).

W celu implementacji dyrektyw 2017/2109/UE oraz 2017/2110/UE proponuje się uchwalenie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, która zmieni dotychczas obowiązującą ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, oraz wydanie sześciu rozporządzeń do ustawy.

Projektowane przepisy mają na celu:

1) wprowadzenie jednolitych zasad w zakresie przeprowadzania inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro pod obcą banderą (inspekcje PSC)

W chwili obecnej statki pasażerskie typu ro-ro i szybkie statki pasażerskie podlegają dwóm, niezharmonizowanym reżimom inspekcijnym:

- inspekcjom państwa portu (PSC) zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE,

- przeglądowi specjalnym zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE.

Dyrektywa 2017/2110/UE unifikuje wymagania dla jednostek pasażerskich i uchyla dyrektywę 1999/35/WE. W praktyce pozwala to:

a) uniknąć dublowania wymagań dla armatorów statków, bez zmiany liczby i częstotliwości obowiązkowych inspekcji;

b) zaliczać kontrole przeprowadzane jako „przeglądy specjalne” w oparciu o dyrektywę 1999/35/WE w poczet „inspekcji PSC” (dyrektywa 2009/16/WE), wpisywać ich wyniki do systemu THETIS, uwzględniać je w obliczaniu profilu ryzyka statku oraz w realizacji zobowiązań inspekcyjnych państwa;

c) w pełniejszy sposób monitorować statki stwarzające wysokie ryzyko (w oparciu o dyrektywę 2009/16/WE w przypadku statku stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa wydawano „decyzję o zatrzymaniu”, a w analogicznej sytuacji w oparciu o dyrektywę 1999/35/WE – „zakaz używania statku”; nieodpowiedniość tych dwóch reżimów inspekcyjnych uniemożliwiała wprowadzenie jednolitych procedur.);

d) zapewnić jednolite stosowanie przepisów w państwach członkowskich, które w różny sposób interpretowały niespójności dyrektywy PSC i dyrektywy dotyczącej statków pasażerskich.

2) zharmonizowanie ram systemu inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro w żegludze krajowej,

Dyrektywa 2017/2110/UE unifikuje również wymagania dla jednostek pasażerskich o polskiej przynależności. Uchylenie dyrektywy 1999/35/WE oznacza pełne włączenie inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich w żegludze na linii regularnej w system inspekcji państwa bandery oraz ujednoczenie wymogów dla statków pasażerskich niezależnie od ich przynależności (polskiej lub obcej). Informacje dotyczące przeprowadzonych inspekcji statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz inne istotne dla bezpieczeństwa informacje będą zamieszczane w systemie THETIS EU.

3) zapewnienie właściwego i terminowego przekazywania informacji o liczbie oraz o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku pasażerskiego oraz ustanowienie Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE

Obecne przepisy nakładają na armatorów statków pasażerskich obowiązek prowadzenia systemów rejestracji pasażerów. Są one kontrolowane i zatwierdzane przez dyrektorów urzędów morskich. Zgodnie z dyrektywą 2017/2109/UE dane osobowe pasażerów będą trafiać bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego, co w praktyce oznaczać będzie:

- a) bezpośredni i szybszy do nich dostęp dla służb prowadzących akcje poszukiwawczo-ratownicze;
- b) zwolnienie armatorów z obowiązku posiadania zatwierdzonego przez dyrektorów urzędów morskich systemu rejestracji.

Przeprowadzone analizy nie wykazały możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych, pozalegisłacyjnych środków.

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

Wszystkie państwa członkowskie UE są obowiązane wdrożyć przepisy dyrektyw oraz stosować wspólne narzędzia wspomagające wybór statków do inspekcji oraz przeprowadzanie inspekcji – systemy THETIS oraz THETIS EU .

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej	1	Dane własne	Przyjęcie projektu ustawy oznaczać będzie konieczność wydania 4 rozporządzeń
Urzędy morskie	3	Dane własne	Dyrektorzy urzędów morskich są organami inspekcyjnymi, inspektorzy państwa bandery i inspektorzy państwa portu przeprowadzają inspekcje na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich – uproszczenie i zharmonizowanie przepisów w odniesieniu do wymogów inspekcyjnych
Koordinator Systemu SafeSeaNet	1 (funkcję tę pełni Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni)	Dane własne	Konieczność zapewnienia prawidłowego przekazywania danych poprzez pojedynczy punkt kontaktowy, w tym opracowanie i wdrożenie aplikacji mobilnej służącej przekazywaniu informacji przez jachty komercyjne
Administrator Systemu PHICS	1 (funkcję tę pełni Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie)	Dane własne	Konieczność poszerzenia funkcjonalności systemu PHICS o automatyczne usuwanie danych pasażerów po bezpiecznym zakończeniu rejsu
Armatorzy statków pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich pod obcą banderą	18 statków obsługujących regularne połączenia promowe na trasach do/z polskich portów	Dane własne	1) Uproszczenie i doprecyzowanie wymogów w zakresie inspekcji 2) Uproszczenie wymogów w zakresie liczenia i rejestracji pasażerów, zwolnienie z

			obowiązku prowadzenia systemu rejestracji pasażerów
Armatorzy statków pasażerskich w żegludze krajowej	ok. 20 statków	Szacunki własne	1) Uproszczenie i doprecyzowanie wymogów w zakresie inspekcji 2) Uproszczenie wymogów w zakresie liczenia i rejestracji pasażerów, zwolnienie z obowiązku prowadzenia systemu rejestracji pasażerów
Armatorzy jachtów komercyjnych, poza jachtami komercyjnymi odpłatnie udostępnianymi bez załogi	ok. 100 jachtów	Szacunki własne	Umożliwienie przekazywania informacji dotyczących liczby i tożsamości pasażerów środkami elektronicznymi (aplikacja mobilna)

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

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych. Dodatkowo projekt ustawy został przekazany do szerokiego grona podmiotów obejmującego w szczególności organizacje pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe) i pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) – łącznie do 113 podmiotów.

Konsultacje publiczne trwały w dniach 22 listopada – 21 grudnia 2018 r. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. Projekt nie był również przekazany celem zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia właściwym organom lub instytucjom UE. W trakcie konsultacji wpłynęło jedynie 25 uwag od 9 podmiotów (7 instytucjonalnych oraz 2 osób prywatnych). Większość uwag dotyczyła projektowanych zmian przepisów w zakresie kwalifikacji morskich (do konsultacji przekazano obejmujący te zagadnienia projekt). Wszystkie uwagi zostały szczegółowo przeanalizowane, znaczną część uwzględniono lub wyjaśniono intencje projektodawcy. W wyniku przeprowadzonych konsultacji zdecydowano się m.in. na wprowadzenie okresu przejściowego w zakresie obowiązku przekazywania informacji o pasażerach i umożliwienie armatorom jachtów komercyjnych przekazywanie informacji w dotychczasowym trybie do końca 2020 r.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0,335	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,335
budżet państwa	0,335	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,335
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	-0,335	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,335
budżet państwa	-0,335	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,335
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Wszelkie skutki finansowe wejścia w życie projektowanej ustawy zostaną sfinansowane w ramach limitu zaplanowanego dla odpowiednich części budżetowych, bez konieczności ich zwiększania, a wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki budżetu państwa na ten cel.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przewidywane skutki finansowe są związane bezpośrednio z potrzebą implementacji dyrektywy 2017/2109/UE dotyczącej liczenia i rejestracji pasażerów podróżujących drogą morską.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Koszt wyprodukowania oraz wdrożenia do użytkowania aplikacji mobilnej, za pomocą której armatorzy jachtów komercyjnych będą mieli możliwość przekazywania informacji dotyczących pasażerów do pojedynczego punktu kontaktowego, oszacowany został na 300 000 zł na podstawie rozeznania rynku. 2) Koszt dostosowania Systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS), tak aby zapewnić automatyczne usuwanie danych pasażerów z systemu, po bezpiecznym zakończeniu podróży, oszacowany został na 35 000 zł na podstawie oferty wykonawcy systemu. <p>Obie inwestycje zakończone muszą być przed wejściem w życie projektowanej ustawy i będą sfinansowane w ramach limitu wydatków budżetowych przyjętych dla części 21 – gospodarka morska.</p> <p>Projekt ustawy umożliwi pobieranie opłat za inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich oraz za przeprowadzenie ponownej inspekcji statku zatrzymanego przez organ inspekcyjny. Należy zauważyć, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) w chwili obecnej nie ma żadnego statku pasażerskiego pod polską banderą, który podlegałby obowiązkowym inspekcjom w trakcie uprawiania regularnej żeglugi zgodnie z dyrektywą 2017/2110/UE; b) na przestrzeni wielu lat nie odnotowano żadnego przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa bandery, a w konsekwencji – potrzeby przeprowadzenia ponownej inspekcji; c) mając na uwadze powyższe, potencjalne wpływy z opłat nie zostały uwzględnione w tabeli, ponieważ, nawet jeżeli zostaną odnotowane, będą to kwoty nieodczuwalne dla budżetu państwa (kilka tysięcy zł rocznie).
--	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wprowadzenie jednolitych i zharmonizowanych zasad w zakresie przeprowadzania przeglądów i inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro i szybkich statkach pasażerskich w żegludze na linii regularnej przyczyni się do maksymalnego wydłużenia czasu, w którym statek może być eksploatowany do celów komercyjnych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wprowadzenie jednolitych i zharmonizowanych zasad w zakresie przeprowadzania przeglądów i inspekcji na statkach pasażerskich w żegludze krajowej przyczyni się do maksymalnego wydłużenia czasu, w którym statek może być eksploatowany do celów komercyjnych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzenie zharmonizowanego systemu inspekcji morskich na statkach pasażerskich, a także przekazywanie informacji o podróżnych drogą elektroniczną bezpośrednio do Służby SAR, powinno przełożyć się na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa osób podróżujących drogą morską. W szczególności projekt będzie miał pozytywny wpływ na osoby niepełnosprawne i starsze podróżujące drogą morską. Projektowane przepisy nakładają na armatora obowiązek zbierania informacji o pasażerach dotyczących szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach i przekazywania ich kapitanowi przed wyruszeniem statku w podróż.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Projekt ustawy nie jest sprzeczny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629, 1633 i 2212). Wejście w życie projektowanych przepisów oznaczać będzie ograniczenie obowiązków administracyjnych wobec przedsiębiorców działających w obszarze						

		przewozów pasażerskich statkami morskimi z uwagi na brak konieczności występowania z wnioskiem o zatwierdzenie systemu rejestracji pasażerów.
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz:</p> <p>Ustanowienie Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego przyczyni się do zmniejszenia liczby i uproszczenia formalności sprawozdawczych ciążyących na armatorach statków, w tym w zakresie rejestracji i liczenia pasażerów. Armatorzy jachtów komercyjnych będą mieli możliwość wypełniania obowiązków w zakresie przekazywania informacji o pasażerach za pomocą środków elektronicznych (aplikacja mobilna). Informacje w zakresie wyników inspekcji na statkach pasażerskich będą przekazywane do systemu THETIS (system informacyjny administrowany przez KE), co zwiększy ich dostępność dla wszystkich organów inspekcyjnych państw członkowskich UE.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>W celu zmniejszenia obciążeń formalnych, zapewnienia możliwości przekazywania informacji i dokumentów dotyczących statku drogą elektroniczną oraz niewymagania wielokrotnego przekazania tych samych informacji, zostanie ustanawiany Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy (National Single Window) będący platformą elektroniczną, łączącą system SafeSeaNet i inne systemy elektroniczne, poprzez którą informacje wymagane zgodnie przepisami będą przekazywane przez statki i udostępniane właściwym podmiotom.</p> <p>Projekt będzie miał pozytywny wpływ na osoby niepełnosprawne i starsze podróżujące drogą morską. Projektowane przepisy nakładają na armatora obowiązek zbierania informacji o pasażerach dotyczących szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach i przekazywania ich kapitanowi przed wyruszeniem statku w podróż.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że ustawa wejdzie w życie dnia 21 grudnia 2019 r.		

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

Ocena wdrożenia przepisów dyrektyw oraz wymagań dla statków pasażerskich prowadzona będzie przez Komisję Europejską poprzez wizyty przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego w krajach członkowskich UE oraz sprawozdanie zawierające ocenę wykonania dyrektyw nie później niż siedem lat po terminie transpozycji (tj. do 21 grudnia 2026 r.)

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

Brak

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Projekt ustawy o zmianie ustawy o *bezpieczeństwie morskim*

Termin konsultacji publicznych:
22 listopada – 21 grudnia 2018 r.

Wykaz stosowanych skrótów:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o *bezpieczeństwie morskim* oraz *niektórych innych ustaw* (**UZUBM**)

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2012 r. o *bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i 1669) (**UBM**)

Lp.	OBSZAR PROPONOWANYCH ZMIAN	ZGŁASZAJĄCY	PROPOZYCJA ZMIANY	WYNIK KONSULTACJI
1.	Art. 1 pkt 3 UZUBM (art. 5 pkt 9 UBM)	KIGM	w art. 5 pkt. 9 <i>ustawy o bezpieczeństwie morskim</i> dodać określenie jachtu komercyjnego jako każdej jednostki o długości 24 m i powyżej. UZASADNIENIE: podobny wymóg istnieje w przepisach innych państw o uznanej tradycji morskiej gdyż jachty tej wielkości stwarzają wystarczająco duże zagrożenie w żegludze morskiej by wymagać wyższych i profesjonalnych kwalifikacji.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii MG MiŻS, tego rodzaju propozycja zmiany definicji jachtu komercyjnego nie mieści się w zakresie projektowanych zmian i powinna zostać poddana szerszym konsultacjom z udziałem środowiska żeglarskiego aby wypracować rozwiązania odpowiadające polskiej specyfice.
2.		Szkoła Morska w Gdyni	Art. 5. pkt 9 <i>ustawy o bezpieczeństwie morskim</i> - dodać podpunkt f): „f) oraz każdy jacht morski o długości powyżej 24 m.” UZASADNIENIE: Kryterium długości stosowane jest przez administracje Wielkiej Brytanii i Francji, czyli państw wiodących w rejestracji jachtów komercyjnych, jest logiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, jednostki o długości powyżej 24m przewożące do 12 pasażerów wymagają nie tylko dodatkowej wiedzy ale specyficznych umiejętności od załogi (górną granicą wielkości jachtu komercyjnego to pojemność brutto 3000 jednostek),	
3.	(art. 10A UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	Po Art. 10 <i>ustawy o bezpieczeństwie morskim</i> dodać Art. 10A o treści „Przewodniczący Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej utrzymuje system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z przedmiotem działania Komisji.” UZASADNIENIE: Posiadanie systemu zarządzania jakością przez Komisję wynika z wymogu Prawidła I/B Wymogi Jakościowe - Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht.	Uwaga wyjaśniona. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna jest zobowiązana do stosowania systemów zarządzania jakością na podstawie art. 79 <i>ustawy o bezpieczeństwie morskim</i> .

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

4.	Art. 1 ust. 5 UZUBM (art. 27 UBM)	Krajowa Sekcja Portów Morskich Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”	<p>Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ Solidarność proponuje następujące zmiany ustawy o zmianie ustawy <i>o bezpieczeństwie morskim</i> oraz niektórych innych ustaw:</p> <p>„Art. 27. 1 W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu lub w porcie, poważne zagrożenie dla zdrowia, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w konwencji MLC, albo podczas przeładunku warunki pracy robotników portowych są niezgodne z przepisami BHP w portach morskich i śródlądowych, organ inspekcyjny wydaje decyzję o zakazie wyjścia z portu lub o wstrzymaniu operacji, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”,</p> <p>5. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, albo gdy znacząco od wymagań bezpieczeństwa przebiegają prace przeładunkowe, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania w celu usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa życia lub zdrowia załogi, robotników portowych i pasażerów oraz do zapewnienia spełnienia przez statek wymagań określonych w umowach międzynarodowych, lub zapewnienia przez operatora portowego spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących Bezpieczeństw i Higieny Pracy w Portach Morskich i Śródlądowych.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Postulowane zmiany do projektowanych mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa robotników portowych i większego bezpieczeństwa żeglugi. W tym miejscu, warto zwrócić uwagę na to, że istnieje bezpośredni związek pomiędzy prawidłowo sztauowanym, zamocowanym ładunkiem, a uprawianiem bezpiecznej żeglugi. Obecne Przepisy dotyczące Państwowej Inspekcji Pracy, nieprecyzyjnie określają możliwość kontroli pracy portowców na statkach. Powszechna jest opinia, iż inspektor PIP nie może kontrolować pracy na statku z uwagi, iż jest to teren obcego państwa. Zdarza się, że inspektorom nie zezwala się na wejście na pokład statku w ogóle lub jedynie w asyście straży granicznej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. MGMIŻŚ podziela ocenę KSPM NSZZ „Solidarność” dotyczącą wagi prawidłowego załadowania statku dla jego bezpieczeństwa podczas uprawiania żeglugi oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa warunków pracy pracowników portowych. Należy mieć na względzie poniższe wyjaśnienia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Art. 27 UBM dotyczy wyłącznie statków o polskiej przynależności. 2. Przepisy UBM jednoznacznie wskazują, że inspekcje państwa bandery powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej. (art. 25 ust. 4). 3. Ww. art. 25 ust. 4 UBM jednoznacznie wskazuje kompetencje w tym zakresie PIP i PIS.
----	-----------------------------------	---	---	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			Jakość i bezpieczeństwo pracy wykonywanej przez portowców na statkach bezpośrednio przyczynia się do wydajności pracy i osiągnięcia celów ekonomicznych przez podmiot zarządzający portem.	4. W kompetencji MGMIŻŚ nie leży rozpatrzenie ewentualnej potrzeby wprowadzenia zmian w przepisach dotyczących PIP i PIS.
5.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	art. 64: ust. 4. Po punkcie 1) dodać nowy punkt 2) (następne zmienić numerację): 2) student w całości ukończył proces szkolenia teoretycznego i praktycznego; UZASADNIENIE: w celu uznania egzaminu dyplomowego za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym proces edukacji powinien być całkowicie zakończony zgodnie z Prawidłem II/I i Prawidłem III/I Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht. Studenci zdający egzamin dyplomowy po wyływaniu pełnej 12 miesięcznej praktyki morskiej - zgodnie z wymogami Konwencji STCW - zdawaliby egzamin dyplomowy zgodnie z wymogami niniejszego ustępu tj. równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym; studenci posiadający minimalną praktykę wg przepisów ministerstwa nauki i szkolnictwa wyższego mogliby uzyskiwać dyplom inżynierski a dopiero po wyływaniu pełnej praktyki nadzorowanej (12 miesięcy) lub pełnej praktyki (36 miesięcy) i zdaniu egzaminu na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną dyplom morski.	Uwaga nieuwzględniona. Absolwenci uczelni zgodnie z zatwierdzonym programem studiów otrzymują dyplom inżynierski po zdaniu egzaminu dyplomowego równoważnego z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, a po wyływaniu 12-miesięcznej praktyki morskiej mogą ubiegać się o wydanie dyplomu morskiego na poziomie operacyjnym, czyli po spełnieniu wszystkich wymagań niezbędnych do uzyskania tego dyplomu (szkolenia, egzaminu i praktyki).
6.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	KIGM	W art. 64 ust. 6. możliwość ubiegania się o polski dyplom lub świadectwo odnieść do państwa wydającego zagraniczny dyplom lub świadectwo a nie do kraju pochodzenia posiadacza w/w dyplomu lub świadectwa. UZASADNIENIE: wiedzę i umiejętności nabywamy w procesie edukacji morskiej związanej z nadzorem państwa wydającego dokumenty kwalifikacyjne a nie kraju pochodzenia.	Uwaga uwzględniona w części dotyczącej zmiany określenia „obywatel” na „osoba posiadająca dyplom lub świadectwo”, w pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona.
7.		Szkoła Morska w Gdyni	art. 64: ust. 6. 7. i 8. nadać brzmienie: 6. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo kwalifikacji państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może	Nie ma potrzeby dodawania w ust. 8 pkt 2 ponieważ taki dyplom uzyskiwany będzie przez osoby z zagranicznym dokumentem zgodnie z przepisami dot. wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.</p> <p>7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, musi ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>8. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo kwalifikacji państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:</p> <p>1)w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie operacyjnym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i zdał egzamin na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>3)w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>4)w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika - ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>UZASADNIENIE: prawo do ubiegania się o polski dyplom powinno uwzględniać kraj wydający dyplom a nie obywatelstwo osoby ubiegającej się o polski dokument.</p>	<p>morskich bez dodatkowych wymagań, czyli tak jak w propozycji.</p>
8.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	<p>art. 64: wykreślić ust. 9.</p> <p>9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8, weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Weryfikacja dokumentów dotyczy tylko wymaganego wieku i wykształcenia.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morską jednostką edukacyjną, w której osoba ta odbyła szkolenie.</p> <p>UZASADNIENIE: Morskie jednostki edukacyjne nie posiadają instrumentów do weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań. MJE potwierdzają wyłącznie ukończenie szkolenia; wykształcenie potwierdzają Kuratoria Oświaty; praktykę pływania potwierdza Urząd Morski; zdanie egzaminu potwierdza Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna.</p>	
9.	Art. 1 pkt 13 UZUBM (art. 69 i 70 UBM)	<p>Szkoła Morska w Gdyni</p>	<p>Wstawić Art. 70. (wraz z proponowanymi zmianami) w miejsce dotychczasowego Art. 69. a Art. 69. w miejsce dotychczasowego Art. 70; w pozostałych artykułach zamienić stosownie numerację w odwołaniach do artykułów 69 i 70.</p> <p>Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są: 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia.</p> <p>2. Szkolenia i przeszkolenia niezbędne do uzyskania dyplomów lub świadectw, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74,</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.</p> <p>4. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również: 1) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, 2) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, 3) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów, - z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja dotyczy wyłącznie innej kolejności artykułów.</p> <p>Propozycja poza planowanymi zmianami do ustawy. Zmiana dotyczy koncepcji uznawania posiadanych kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów komercyjnych. Propozycja jest niezgodna z dotychczasowymi uzgodnieniami w tym zakresie ze środowiskami żeglarskimi. Dodatkowo należy zaznaczyć że kwalifikacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy o żegludze śródlądowej są uznawane do jachtów o określonej wielkości (pojemność brutto 200 GT/750 kW) i muszą być uzupełnione o dodatkowe przeszkolenia. Ponadto, podobne rozwiązania są również praktykowane przez inne państwa, w tym Wielką Brytanię.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.</p> <p>Art. 70. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są również:</p> <p>1) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1,2 i 5. 2) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. <i>o żegludze śródlądowej</i> albo</p> <p>2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych muszą posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 69 ust. 3.</p> <p>3. przepis zawarty w ust. 1. pkt 2) obowiązuje do dnia 31 grudnia 2019 r.</p> <p>UZASADNIENIE: Dokumentami podstawowymi na jachty komercyjne są: dyplom lub świadectwo oraz świadectwa przeszkoleń dla żeglarzy zawodowych, czyli dla załóg jachtów komercyjnych, za równoważne można uznać dyplomy lub świadectwa przewidziane dla załóg statków handlowych. Świadectwa rekreacyjno-sportowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. <i>o żegludze śródlądowej</i>, były uznane do zajmowania tylko niektórych stanowisk na jachtach komercyjnych z powodu braku stosownych rozporządzeń. Obecnie mogą stanowić podstawę do uzyskania dyplomów lub świadectw uprawniających do uzyskania niektórych świadectw lub dyplomów po odbyciu szkolenia uzupełniającego lub zdaniu odpowiednich egzaminów. Jachty komercyjne powinny być prowadzone przez załogę profesjonalną z racji zagrożenia, jakie stanowią dla bezpieczeństwa żeglugi i przewożonych pasażerów. Identyczne przepisy stosują inne państwa o znacznym doświadczeniu w tej dziedzinie.</p>	
10.		KIGM	<p>w art. 69 za podstawowy dokument uprawniający do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych uznać dokumenty wydane na podstawie art. 70 ust. 4. (tj. świadectwa i dyplomy dla żeglarzy komercyjnych); pozostawić uprawnienia dla posiadaczy dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych wydanych na podstawie art.</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>63; uznać dotychczasowe pozwolenie na prowadzenie jachtów komercyjnych przez posiadaczy dyplomów i świadectw rekreacyjno-sportowych za tymczasowe i wyznaczyć termin jego obowiązywania do końca roku 2019.</p> <p>UZASADNIENIE: dotychczasowe przepisy uwzględniały brak polskich dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych dla żeglarzy komercyjnych, po ich wprowadzeniu istnieje konieczność wyznaczenia daty obowiązywania przepisów przejściowych.</p>	
11.	Art. 71 UBM	Szkola Morska w Gdyni	<p>W art. 71. Wykreślić punkt 1b.</p> <p>1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.</p> <p>UZASADNIENIE: Należy uznać możliwość uznania praktyki przez Dyrektorów Urzędów Morskich w uzasadnionych przypadkach także do uzyskania dyplomów KPT ŻW oraz ST. MECH. Pozostawmy Dyrektorowi Urzędu Morskiego te uprawnienie gdyż zmiany w żegludze są szybsze niż zmiany w prawodawstwie. Ponadto to pracodawca weryfikuje doświadczenie zawodowe kandydata do pracy w zależności od swoich potrzeb, uwzględniając wymagania ubezpieczycieli.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Możliwość uznaniowego i jednostkowego podejścia do uznawania praktyki pływania nie może obejmować najwyższych dyplomów w żegludze. Kryteria do uzyskania najwyższych dyplomów powinny być jasno określone i niezależne od uznaniowości dyrektora UM czy przewodniczącego CMKE</p>
12.			<p>W art. 71. Wykreślić punkt 2b.</p> <p>2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.</p> <p>UZASADNIENIE: Wprowadzenie rozróżnienia czasu ważności szkolenia pomiędzy absolwentami studiów a innych MJE (5lat jak w punkcie 2a) jest niezasadne gdyż: obowiązuje konstytucyjna równość podmiotów. Ponadto nie jest znana przestanka takiego rozróżnienia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Różnice wynikają z całkowicie odmiennego trybu nauki na uczelniach wyższych oraz w innych MJE, co ustawa w sposób jasny rozróżnia. Pozostałe przepisy w zakresie wykszolenia marynarzy dostosowane są do tych właśnie różnic. Nie znajduje się tutaj naruszenia konstytucyjnej równości podmiotów, skoro przyrównywane są inne podmioty.</p>
13.	Art. 1 pkt 15 UZUBM (art. 75 UBM)	KIGM	<p>art. 75 ust. 1. pkt 4 – skreślić w całości a ust. 3 nadać treść „uznania dokonuje się na czas nieokreślony”.</p> <p>UZASADNIENIE: ze względu na powtarzalność potwierdzania uznania i obowiązek bieżącego aktualizowania wymaganych dokumentów procedura odnawiania uznania jest zbędna</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przyjęty tryb uznawania MJE jest oparty na innych znanych systemach jakości potwierdzających spełnianie określonych wymagań. Uznania</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

14.	Szkola Morska w Gdyni	<p>W art. 75 wykreślić w ustępie 1. podpunkt 4) i stosownie dokonać dalszych zmian. Co artykułowi nadaje brzmienie:</p> <p>Art. 75. [Uznanie morskich jednostek edukacyjnych; nadzór]</p> <p>1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy, dokonując audytów dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; <p>2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.</p> <p>3. Uznania dokonuje się na czas nieokreślony.</p> <p>4. Audyty, o których mowa w ust. 1, punkty 1) i 2) przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot. Audyty, o których mowa w ust. 1, punkt 3) przeprowadza się z urzędu.</p> <p>5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.</p> <p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.</p> <p>7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.</p>	<p>wydaje się na czas określony, pomimo, że dokonywane są audyty pośrednie (roczne). Odnowianie uznania czy też ważności systemu zarządzania jakością stosowane jest w systemach certyfikujących np. ISO 9001. Podobne rozwiązania stosuje się przy uznaniu w zakresie spełniania wymagań kodeksu ISM.</p> <p>Termin audytu na potwierdzenie uznania określony został w §8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 222)</p>
-----	--------------------------	--	---

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>UZASADNIENIE: wobec obowiązku bieżącego zgłaszania zmian w statusie MJE, wobec identycznego zakresu audytów na uznanie i na potwierdzenie uznania (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. z dnia 28 maja 2014 r.)) nie istnieje konieczność prowadzenia audytów na odnowienie uznania. W praktyce różni się on od audytu na potwierdzenie uznania tylko ilością wysyłanych dokumentów, które i tak były w posiadaniu administracji morskiej. Ponadto audyt na potwierdzenie uznania powinien odbywać się z urzędu w określonym przepisami terminie.</p>	
15	Art. 1 pkt 16 UZUBM (art. 77 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	<p>W Art. 77. Ust. 4b wykreślić słowo „praktyczne” i dodać ust. 5. co nada im brzmienie: 4b. Egzaminy Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4. lub 5. Egzamin praktyczny przeprowadza się na zakończenie procesu edukacji morskiej i egzaminowania. UZASADNIENIE: Egzamin praktyczny ze swej natury jest zwieńczeniem procesu egzaminowania w trakcie którego zdający wykazuje się nabytą wiedzą i umiejętnościami. Proponowana zmiana umożliwi realizację egzaminów w prawidłowej kolejności zgodnie z zasadami pedagogiki tj: 1 egzamin testowy; 2 egzamin teoretyczny; 3 egzamin praktyczny.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Nie ma uzasadnienia aby egzaminy teoretyczne były przeprowadzane w MJE. Obecny system egzaminowania został dostosowany do istniejącej infrastruktury oraz mając na uwadze szybkie i sprawne potwierdzenie kompetencji przez osoby ubiegające się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych. Proponowana zmiana zdecydowanie wydłuży proces egzaminacyjny, co w konsekwencji opóźni możliwość szybkiego uzyskania dokumentów przez marynarzy. Ponadto wymaga gruntownych zmian w systemie egzaminowania. Taka propozycja wykracza poza planowane zmiany i wymaga osobnych, szerokich konsultacji.</p>
16.		KIGM	<p>W proponowanym Art. 77 4 b, w treści artykułu skreślić „praktyczny”, dodać „na zakończenie kursu kwalifikacyjnego” Uzasadnienie: pozwoli to na prowadzenie egzaminów w prawidłowej kolejności tj. egzamin przesiewowy testowy; egzamin pisemny teoretyczny i egzamin praktyczny pozwalający na skontrolowanie wykorzystania wyuczonej wiedzy i umiejętności</p>	
17.		Polski Związek Żeglarski	<p>Zmiany art. 64 i art. 77 zmierzają do ujednoczenia przepisów dotyczących kwalifikacji, szkolenia oraz uzyskiwania dyplomów lub świadectw kwalifikacyjnych przez członków załóg statków morskich oraz jachtów komercyjnych, ponadto projektowane przepisy - zawarte w art. art. 70, 74 i 75 - przewidują, że szkolenie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wnioski 1, 2 i 3 stanowią materię rozporządzeń wydawanych na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>członków załóg jachtów komercyjnych ma być prowadzone przez Morskie Jednostki Edukacyjne (MJE), uznane i nadzorowane przez ministra.</p> <p>Proponowana nowelizacja, a zwłaszcza nowe obecnie przepisy wykonawcze, dotyczące szkolenia i kwalifikacji znacznie ograniczają i utrudniają pełnienie funkcji członków załóg jachtów komercyjnych osobom posiadającym jedynie patenty żeglarskie.</p> <p>Z przytoczonych względów, po doświadczeniach wg aktualnie obowiązujących przepisów dotyczących kwalifikacji, szkolenia oraz uzyskiwania dyplomów lub świadectw kwalifikacyjnych przez członków załóg jachtów komercyjnych, Związek dostrzega konieczność dokonania zmian.</p> <p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) należy zweryfikować zakres wiedzy w programach kursów oraz sposób przeprowadzania egzaminów dla żeglarzy ubiegających się o zawodowe uprawnienia żeglarskie; 2) proponujemy usunąć zbyteczne wymagania z zakresu wiedzy przekazywanej na kursach, a położyć właściwy nacisk na wiedzę teoretyczną i praktykę, potrzebną do pracy w zawodzie; 3) dla żeglarzy, którzy posiadają już praktykę w prowadzeniu dużych jachtów (pow. 24 m), należy wprowadzić, np. 5 letni plan uzyskania dyplomów zawodowych, po uzupełnieniu brakujących, koniecznych szkoleń. Istnieje potrzeba określenia odbytego stażu oraz uwzględnienia opinii armatora. 	
18.	Art. 19 UZUBM (art. 103 UBM)	PZŻ	<p>W nowym art. 103 opiniowanego projektu ustawy, przewiduje się obowiązek rejestracji zespołu danych o osobach odbywających podróże morską na jachtach komercyjnych oraz ich przekazywania - przy użyciu aplikacji mobilnej - do pojedynczego punktu kontaktowego (art. 91 i ust. ia). Aczkolwiek wykonywanie powyższego obowiązku może w praktyce wywoływać problemy organizacyjne, to jednak względy bezpieczeństwa - ewentualne prowadzenie akcji ratunkowych lub poszukiwawczych - oraz konieczność dostosowania się do prawa unijnego, przemawiają za jego wprowadzeniem.</p> <p>Wniosek: rejestracja osób zaokrętowanych na jachcie przy użyciu tzw. aplikacji mobilnej jest zbyt skomplikowana, powinna ulec uproszczeniu i ułatwieniu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona i wyjaśniona.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Starając się wyjść naprzeciw oczekiwaniom środowisk żeglarskich pozostawiono możliwość przekazywania informacji tak jak dotychczas, w postaci dokumentacji papierowej, za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów portów, przez

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>okres przejściowy 1 roku (do końca 2020 r.)</p> <ol style="list-style-type: none">2. W celu realizacji obowiązków sprawozdawczych wynikających z ustawy przewiduje się utworzenie dedykowanej strony internetowej w pełni kompatybilnej (responsywnej) z przeglądarkami urządzeń mobilnych, która będzie:<ul style="list-style-type: none">- wymagała podania możliwie najmniejszej liczby danych,- posiadała możliwie uproszczony i intuicyjny interfejsu użytkownika.3. Planowana jest kampania informacyjna dotycząca możliwości przekazywania informacji za pomocą aplikacji mobilnej (na stronach internetowych MG MiZS oraz UM)4. Planuje się również rozszerzenie aplikacji mobilnej o dodatkowe funkcjonalności (m.in. dystrybucja danych dotyczących ostrzeżeń nawigacyjnych, sytuacji meteorologicznej, ruchu jednostek, planu podróży i wzywania pomocy z
--	--	--	--	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				wykorzystaniem pozycji geograficznej).
19.	Art. 19 UZUBM (art. 103 UBM)	Kpt. Wojnowski	<p>Jak wynika z powyższego zestawienia, Dyrektywy UE dotyczą wyłącznie statków pasażerskich, czyli przewożących ponad 12 pasażerów. Obejmują one też jachty komercyjne przewożące <u>powyżej</u> 12 płaćcych pasażerów. Wszelkie pozostałe jachty nie podlegają przepisom tych Dyrektyw, a Preambuła do Dyrektywy mówi wprost, że nie powinna być ona stosowana do jachtów.</p> <p>Polska Ustawa o bezpieczeństwie morskim, definiująca jacht komercyjny jako używany do przewozu mniej niż 12 pasażerów nie jest zgodna z duchem Dyrektyw unijnych, a więc nakładanie obowiązku zgłoszenia pasażerów takiego jachtu <u>nie ma podstaw</u> w obowiązujących Dyrektywach.</p>	<p>Należy zauważyć, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Już w chwili obecnej, zgodnie z art. 103 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. <i>o bezpieczeństwie morskim</i>, obowiązek rejestracji i przekazywania informacji dot. pasażerów obejmuje armatorów jachtów komercyjnych (na trasach dłuższych niż 20 Mm od portu wyjścia, co nie ulegnie zmianie). 2) Przepisy te mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi, a także ułatwienie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, a ich potrzebę potwierdzają ostatnie wypadki jachtów komercyjnych. 3) Potrzebę utrzymania obowiązku w ww. zakresie potwierdziły analizy dotyczące wypadków jachtów w ostatnim czasie. 4) Planowane zmiany w przepisach są związane jedynie z postępowaniem

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>technicznym i obejmują wyłącznie sposób przekazywania tych informacji. Zamiast dokumentacji papierowej przekazywanej za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów do DUM zastosowanie mieć będą środki komunikacji elektronicznej. Przekazanie informacji bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego w praktyce oznaczać będzie, że Służba SAR będzie miała do nich natychmiastowy i bezpośredni dostęp.</p> <p>5) MGMIŻŚ dotoży wszelkich starań, aby aplikacja była możliwie najbardziej przyjazna dla użytkowników, wyposażona w intuicyjny i nieskomplikowany interfejs oraz aby kampania informacyjna w zakresie możliwości realizacji obowiązków przy użyciu środkówowa. elektronicznych dotarła do wszystkich.</p>
20.	Art. 1 pkt 23 UZUBM (art. 107 ust. 8 UBM)	Związek Zawodowy Pilotów Morskich	Wnioskujemy o pozostawienie art. 107 ust. 8 ustawy <i>o bezpieczeństwie morskim</i> w brzmieniu dotychczasowym, tj. z pominięciem proponowanej zmiany.	Uwaga nieuwzględniona. Konieczność wdrożenia monitoringu procesu szkoleniowego pilotów

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p>Pomorza Zachodniego</p>	<p>„Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.”</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W uzasadnieniu zmian w Art. 107 ustawy, ustawodawca informuje, że proponowane zmiany polegające na dopisaniu „a także jeżeli rejestruje szkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS)” dotyczą ujednoczenia przepisów w zakresie rejestracji szkoleń, w tym tych prowadzonych przez stacje pilotów w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Obecnie stacje pilotowe i ośrodki szkolenia nie mają bezpośredniego obowiązku rejestracji szkoleń w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Szkolenia pilotów morskich oraz inne szkolenia marynarzy/załóg statków morskich regulowane są różnymi przepisami prawnymi. W związku z rozłącznością i niejednorodnością samych szkoleń, nie uważa się za zasadne wprowadzanie ujednoczania ich rejestracji. Ponadto szkolenia pilotów morskich, prowadzone przez stacje pilotowe, już obecnie są rejestrowane, nadzorowane i dokumentowane w stopniu bardzo rozbudowanym. Wprowadzenie dodatkowego obowiązku będzie prowadziło do zwielokrotniania, czy też powielania tych procesów.</p> <p>Jednocześnie, sformułowanie „a także” należy odczytać jako spełnienie warunków łącznie w celu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia pilotów, co jest dodatkowym wymogiem formalnym na poziomie ustawy, gdy tymczasem kwestie dotyczące szkoleń regulowane są Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego.</p>	<p>wynika z zalecenia zawartego w raporcie końcowym 63/17 z grudnia 2018 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich w sprawie poważnego wypadku morskiego statku „Selfoss”</p>
21.		<p>Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich</p>	<p>Proponuje się pozostawić art. 107 ust. 8 ustawy zmienianej (ustawy o <i>bezpieczeństwie morskim</i>) w brzmieniu dotychczasowym, tj. z pominięciem proponowanej zmiany.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana wprowadza obowiązek rejestrowania, przez stacje pilotowe, szkolenia pilotów morskich w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS). Zmianę tę uzasadnia się ujednoczeniem przepisów w</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p>zakresie rejestracji szkoleń. Ponieważ szkolenia pilotów morskich oraz wszystkie inne szkolenia marynarzy/załóg statków morskich regulowane są całkowicie różnymi, nieprzenikającymi się wzajemnie, przepisami prawnymi, uważa się, że zagadnienie "ujednolicania", w tym wypadku, nie występuje. W polskim porządku prawnym szkolenie pilotów morskich, wraz ze stosowną rejestracją, kompleksowo i wyczerpująco reguluje rozporządzenie MGMIŻŚ z dn. 17 listopada w sprawie pilotażu morskiego (a na gruncie międzynarodowym rezolucja IMO A 960). Szkolenie marynarzy odpowiednio: rozporządzenie MGMIŻŚ z dn. 23 kwietnia 2018 w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (i konwencja STCW78/95, przy czym szkolenie pilotów morskich nie jest przedmiotem tej konwencji). Ze względu na wskazaną rozłączność i niejednolitość samych szkoleń, uważa się, że nie powinno wprowadzać się ujednolicania ich rejestracji. Ponadto szkolenia pilotów morskich, prowadzone przez stacje pilotowe, już obecnie są rejestrowane, nadzorowane i dokumentowane w stopniu bardzo rozbudowanym. Także z tego względu, nie dostrzega się potrzeby dalszego zwielokrotniania, czy też powielania tych procesów, w jakiegokolwiek formie.</p>	
22.	Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich	<p>W imieniu Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich zgłaszam następujące uwagi do projektu z dnia 16 listopada 2019 r <i>o zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim i niektórych innych ustaw.</i></p> <p>W projekcie zmian do ustawy <i>o bezpieczeństwie morskim</i> przewiduje się zmianę treści art. 107 ust. 8 tej ustawy przez dodanie do obecnej treści tego przepisu szczególnego warunku uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia w zakresie szkolenia pilotów morskich, polegającego na wymogu rejestrowania szkoleń w systemie kontrolno – informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Wprowadzenie zmiany o charakterze technicznym do przepisu rangi ustawy wydaje się wysoce wątpliwe z punktu widzenia zasad legislacji.</p> <p>W pierwszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z art. 107b ust. 6 pkt 8 ustawy <i>o bezpieczeństwie morskim</i> warunki uznawania stacji pilotowych albo ośrodków szkolenia zostały wprost przekazane do kompetencji Ministra, zatem określanie w ustawie takiego warunku ewidentnie kłócić się będzie z wskazaną wyżej delegacją.</p> <p>Wprowadzenie, wbrew intencjom ustawodawcy, do ustawy szczegółowego warunku uznawania stacji lub ośrodków szkolenia o znaczeniu stricte technicznym</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			(wskazanie systemu informatycznego) wydaje się nielogiczne i w praktyce może zakłócić lub utrudnić stosowanie ustawy. Powyższe potwierdza chociażby fakt, że obecnie funkcjonujący system kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS) nie posiada funkcji rejestracji szkoleń.	
23.		Jacek Marzec	<p>W związku z pracami nad ustawą (UC144) o zmianie ustawy <i>o bezpieczeństwie morskim</i> oraz niektórych innych ustaw (projekt z dnia 16.11.2018) wnoszącej o rozważenie poniższej zmiany w treści Art. 107b. ust. 6 pkt. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. <i>o bezpieczeństwie morskim</i> (Dz. U. Z 2018 r. poz. 181, 1137 i 1669)</p> <p>Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) otrzymuje brzmienie „wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu stwierdzającego kwalifikacje pilota morskiego”, po punkcie 4) dodaje się punkt 4a) „wymagania dla odnowienia dokumentu stwierdzającego kwalifikacje pilota morskiego”</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Obecne brzmienie Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) „wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego”, jest nielogiczne pod względem językowym, prawnym i funkcjonalnym.</p> <p>Zwrot „odnowienie” oznacza przedłużenie ważności posiadanego dokumentu wydanego na czas określony co wyklucza jednocześnie „uzyskanie kwalifikacji”. Odnowienie dotyczy bowiem dokumentu, w tym przypadku dyplomu pilota morskiego, który pilot już uzyskał (posiada) zdając egzamin kwalifikacyjny. Przedłużenie ważności dokumentu (odnowienie) na kolejny okres czasu - w przypadku dyplomów morskich - zgodnie z przepisami konwencji STCW odbywa się na podstawie spełnienia warunków określonych przepisami, przede wszystkim na podstawie: „zatwierdzonej służby na statkach morskich, z wykonywaniem funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu w okresie co najmniej: 1.1. dwunastu miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich pięciu lat, lub</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane zmiany ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. <i>o bezpieczeństwie morskim</i> nie obejmują swoim zakresem zmian w zakresie pilotażu morskiego. Zmiana art. 107 ust. 8 dotyczy kwestii rejestracji szkoleń przez ośrodki szkoleniowe prowadzące szkolenia dla pilotów. Zmiana proponowana przez Pana Jacka Marca, w treści art. 107b ust. 6 pkt 4 merytoryczną wykraczającą poza proponowane zmiany w projekcie i ma charakter systemowy obejmujący zasady uzyskiwania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych. Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 nie obejmuje swoimi postanowieniami wykszolenia i kwalifikacji pilotów morskich. Odnosi się ona do kwalifikacji marynarzy i członków załóg statków morskich. Niemniej jednak Konwencja, wbrew temu co podnosi wnioskodawca, uwzględniła wiele możliwości odnawiania dyplomów m.in. poprzez odpowiednią</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p>1.2. trzech miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich sześciu miesięcy bezpośrednio poprzedzających odnowienie ważności dyplomu; " (STCW; Sekcja A-I/11 Odnowianie dyplomów, Kompetencje zawodowe)</p> <p>Obecne brzmienie przepisu Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) ustanawia obowiązek zdawania egzaminu kwalifikacyjnego przez pilota za każdym razem odnowiania dokumentu stwierdzającego kwalifikacje - dyplomu pilota morskiego. Powtórny egzamin powinien być wymagany, kiedy nie jest spełniony warunek ciągłości pracy (służby) pilota. Co prawda konwencja STCW nie dotyczy pilotów morskich, jednak biorąc pod uwagę Rezolucję 10. będącą częścią ratyfikowanej przez Polskę konwencji, przepisy dotyczące odnowiania dyplomów winny być uwzględnione.</p> <p>Nielogiczność prawna wynika z faktu, iż egzamin potwierdza kompetencje zawodowe pilota. W przypadku zdawania przez pilota egzaminu w czasie ważności posiadanego dokumentu oraz negatywnego wyniku egzaminu - czego nie można wykluczyć – powstaje sytuacja w której pilot z jednej strony posiada kompetencje potwierdzone ważnym dyplomem, a z drugiej strony nie posiada kompetencji bowiem nie zdał egzaminu. Czy w takiej sytuacji posiadany dyplom pilota morskiego ulega unieważnieniu i na jakiej podstawie? Takie unormowanie zaprzeczałoby konstytucyjnej ochronie praw nabytych.</p> <p>Skierowanie pilota na powtórny egzamin dla potwierdzenia kwalifikacji może mieć miejsce w oparciu o orzeczenie Izby Morskiej bądź decyzję właściwego dyrektora urzędu morskiego wydanych na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p>Nielogiczność funkcjonalna przepisu w obecnym brzmieniu wynika z faktu, iż nie wiadomo czemu tak naprawdę ma służyć każdorazowe egzaminowanie pilota dla odnowienia dokumentów kwalifikacyjnych. Pilot odnawia uprawnienie pilotowe co 30 miesięcy na podstawie ilości pilotaży. Dyplom pilota odnawiany jest w czasie ważności uprawnienia pilotowego. Skoro pilot wykazuje ciągłość pracy to tym samym należy uznać, że wykazuje kompetencje zawodowe. Zatem nielogiczny i nieuzasadniony jest obowiązek zdawania egzaminu każdorazowo przy odnowianiu dyplomu. Zauważyć należy, że nie przewiduje tego konwencja STCW ani nie jest to praktykowane w przypadku innych dokumentów. Np. prawo jazdy wydane na czas określony podlega odnowieniu po spełnieniu wymagań wśród których próżno szukać obowiązku zdania kolejny raz egzaminu.</p>	<p>praktykę pływania, ukończenie odpowiedniego szkolenia, ale również poprzez egzamin na odnowienie dyplomu (sekcja A-I/11 Kodeksu STCW).</p>
--	--	--	---

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>Powtórnych egzaminów nie uzasadnia żaden ważny interes społeczny. Nie uzasadniają tego postęp techniczny czy zmiany prawa. Wykonywanie innych odpowiedzialnych zawodów, których takie zmiany dotyczą w znacznie większym stopniu np. lekarza, prawnika, itp., też nie jest uwarunkowane cyklicznym zdawaniem egzaminu dla potwierdzenia kwalifikacji. Należy też wskazać, że wprowadzenie obowiązku egzaminów dla odnowienia dokumentów kwalifikacyjnych pilota morskiego pojawiło się stosunkowo niedawno (2001-2003), bowiem wcześniej takiego obowiązku nie było. Wprowadzenie egzaminów nie było uzasadnione. O kwalifikacjach pilota najlepiej świadczą efekty jego pracy - bezwypadkowość. Egzamin są faktycznie instrumentem służącym zupełnie innym celom. Niecelowość przeprowadzania egzaminu dla odnowienia dyplomu związana jest także z organizacją samego egzaminu dla niewielkiej liczby pilotów, a czasami dla jednostek. Dotyczy to bowiem tylko kilkudziesięciu osób w Polsce zdających w różnych terminach, z uwagi na różne okresy ważności dokumentów. Z całą pewnością nie ułatwia to pracy CMKE i stwarza problemy dla odnawiających dyplom, w szczególności problemy z ustaleniem terminu egzaminu. Z uwagi na powyższe wnoszę jak w petitum.</p>	
24.	Art. 2 UZUBM (art. 16 ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych)	<p>Międzyzakładowa Komisja NSZZ Solidarność Morskich Służb Przedsiębiorstw Ratowniczych</p>	<p>W związku z Projektem z dnia 16.11.2018w o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw str.11 Dotyczącymi Transportu zwłok z morza na ląd . Jak najbardziej sprawa ta powinna być uregulowana , zapisanie tych obowiązków dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wiąże się z poniesieniem dodatkowych kosztów związanych z zakupem profesjonalnego sprzętu i dodaniem dodatkowych obowiązków pracownikom, przeszkoleniem pracowników jak też wprowadzeniem odpowiednich procedur bezpieczeństwa .</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 912 oraz z 2018 r. poz. 1669) w art. 16 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:</p> <p>„3. W przypadku znalezienia w polskich obszarach morskich dryfujących zwłok ludzkich należy zawiadomić o tym fakcie Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, służbę kontroli ruchu statków lub organy administracji morskiej.</p> <p>4. W przypadku otrzymania zawiadomienia , o którym mowa w ust. 3 zadanie</p>	<p>W ocenie MG MiŻ nie zachodzi kolizja projektowanego przepisu z art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616).</p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, że pojęcie „akcji ratowniczej” użyte w art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu nie zostało zdefiniowane w obowiązujących przepisach, podczas gdy określone w art. 117 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim zadania MSPiR obejmują poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu,</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p><i>transportu zwłok na ląd wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa we współpracy z właściwymi jednostkami Policji, Prokuratury i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.</i></p> <p><i>5. Zasady współpracy przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 4 określają odpowiednie porozumienia operacyjne zawierane przez Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz kierowników wojewódzkich struktur jednostek o których mowa w ust. 4”.</i></p> <p>Wątpliwości budzi pkt.4 w/w propozycji gdyż zgodnie z USTAWA z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu Art.103.4. <i>W czasie odpoczynku, o którym mowa w ust. 3, kapitan statku może zarządzić pracę wynikającą tylko z akcji ratowniczej. Czas prowadzenia akcji ratowniczej wlicza się do czasu pracy.</i> W praktyce wygląda to tak że na statku jest jedna załoga i nie ma dublerów w momencie otrzymania informacji o konieczności transportu zwłok członek załogi ma akurat czas odpoczynku (np. ST. Oficer.) Kapitan nie ma prawa przerwać odpoczynku temu pracownikowi. Informacja powinna być podana dzień wcześniej tak jak w przypadku ćwiczeń lub innych potrzeb eksploatacyjnych statku aby kapitan mógł zaplanować czas pracy i odpoczynku dla załogi .Ale w tej sytuacji to nie jest rozwiązanie. Ze względu na powyższy zapis USTAWY z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu Art.103.4. pracodawca nie ma możliwości wprowadzenia tego typu zadań (prac) dla załóg statków ratowniczych.</p>	<p>bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, jak również inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw, w ocenie MG MiŻS pod pojęciem „akcji ratowniczej” rozumieć należy całość działań podejmowanych przez MSPiR w ramach realizacji ww. zadań. Niezależnie od powyższego, biorąc pod uwagę iż art. 11 ustawy <i>o cmentarzach i chowaniu zmarłych</i>, a także wydane na jego podstawie przepisy wykonawcze, w sposób jednoznaczny wymieniają osoby kompetentne do stwierdzenia zgonu, działania MSPiR podejmowane do czasu stwierdzenia zgonu przez ww. kompetentną osobę traktować należy jako akcję ratowania życia. Również w przypadkach, w których nie ma wątpliwości, że odnaleziona w morzu osoba nie żyje, np. w przypadku stwierdzenia rozkładu zwłok, lub odnalezienia szczątków ludzkich, zważywszy na zagrożenia dla zdrowia i życia, jakie może powodować kontakt osób (np. kąpiących się w morzu) z rozkładającymi się zwłokami ludzkimi lub z wodą skażoną przez rozkładające się zwłoki, neutralizacja ww.</p>
--	--	---	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>zagrożenia przez MSPiR bezsprzecznie wpisuje się w zakres zadania polegającego na ratowaniu każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu. Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie projektodawcy czynności, o których mowa w projektowanym art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 31 stycznia 1959 r. <i>o cmentarzach i chowaniu zmarłych</i> wpisują się w zakres akcji ratowniczej, o której mowa w art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. <i>o pracy na morzu</i>.</p> <p>Należy również zauważyć, że projektowane przepisy mają głównie na celu unormowanie kwestii współpracy podmiotów wymienionych w projektowanym ust. 4 i 5 podczas opisanych powyżej, specyficznych i występujących niezwykle rzadko akcji ratowniczych.</p>
25	Art. 3 UZUBM (art. 3 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m)	PZZ	<p>Nowelizacja art. 3 ust. 1, pkt 1 ustawy z 12.04.2018 <i>o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m</i> (Dz. U. poz. 1137). Z uzasadnienia projektu ustawy wynika, że obowiązkowi rejestracji nie będą podlegały jachty o długości wynoszącej dokładnie 7,5 m. Natomiast w nowym, przeprojektowanym tekście cyt. przepisu - w sprzeczności z jego uzasadnieniem - jest mowa o jednostkach o długości większej niż 7,5 m. Obecna redakcja omawianej normy powoduje, że jej nowelizacja traci sens.</p> <p>Wnioski: 1) zgłaszamy niezgodność nowelizowanego tekstu z jego uzasadnieniem 2) wnosimy o usunięcie zgłoszonej sprzeczności</p>	<p>Uwagi nieuwzględniono (wyjaśniono). Nowe brzmienie projektowanego art. 3 ustawy <i>o rejestracji jachtów</i> dotyczy obowiązku rejestracji, a zatem skoro obowiązek będzie dotyczył jednostek o długości większej niż 7,5 m, to nie będzie miał on zastosowania do jednostek o długości wynoszącej dokładnie 7,5 m.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

PODSUMOWANIE KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Konsultacje publiczne trwały w dniach 22 listopada – 21 grudnia 2018 r. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. Projekt nie był również przekazany celem zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia właściwym organom lub instytucjom UE.

W trakcie konsultacji wpłynęło 25 uwag od 9 podmiotów (7 instytucjonalnych oraz 2-óch osób prywatnych). Większość uwag dotyczyła projektowanych zmian przepisów w zakresie kwalifikacji morskich. Wszystkie uwagi zostały szczegółowo przeanalizowane, znaczną część uwzględniono lub wyjaśniono intencje projektodawcy. W związku z implementacją dyrektyw pasażerskich pod wpływem zgłaszanych uwag zdecydowano się na wprowadzenie okresu przejściowego dla armatorów jachtów komercyjnych w zakresie obowiązku przekazywania informacji o osobach podróżujących na pokładzie statku, umożliwiając im przez rok przekazywanie informacji w postaci zarówno papierowej, jak elektronicznej.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:	Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (UC 144) (dalej: UZUBM)
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:	<p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE</p> <p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich</p>
Pozostałe akty potrzebne do pełnego wdrożenia dyrektywy	<p>Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (RZRIiA)</p> <p>Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu (RZRPSC)</p> <p>Rozporządzenie w sprawie liczenia osób odbywających podróż morską (RLO)</p>
Legenda	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ustawa z dnia 18 sierpnia 2012 r. o bezpieczeństwie (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245) (UBM) 2) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313) (RIiA) 3) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357) (RPSC) 4) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. poz. 1412 i z 2018 r. poz. 1934) (RSSN)

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Dyrektywa 2017/2110						
1.	Art. 1	<p>Artykuł 1 Zakres stosowania</p> <p>1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich eksploatowanych:</p> <p>a) w ramach uprawiania żeglugi na linii regularnej między portem państwa członkowskiego a portem państwa trzeciego, w przypadku gdy bandera statku jest taka sama jak danego państwa członkowskiego; lub</p> <p>b) w ramach uprawiania żeglugi krajowej na linii regularnej na obszarach morskich, na których mogą pływać statki klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE.</p> <p>2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE.</p> <p>3. Państwa członkowskie mogą stosować niniejszą dyrektywę do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę krajową na linii regularnej na obszarach morskich innych niż te, o których mowa w ust. 1 lit. b).</p> <p>4. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które mogą wykazać, że statki pasażerskie lub szybkie jednostki pasażerskie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy stanowiły mniej niż 5</p>	N			

		% łącznej liczby statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych w ciągu ostatnich trzech lat, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim. Do dnia 21 grudnia 2019 r. państwa członkowskie, które nie mają portów morskich, powiadomią Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, które zawinęły do ich portów w trzyletnim okresie, o którym mowa w akapicie pierwszym, a następnie co roku poinformują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach wyżej wymienionych liczb.			
2.	Art. 2 pkt 1	Artykuł 2 Definicje Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje: 1) "statek pasażerski typu ro-ro" oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;	T	Art. 1 pkt 3 lit. a UZUB M (art. 5 pkt 5 UBM)	2) w art. 5: a) pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) statku pasażerskim typu ro-ro - należy przez to rozumieć statek pasażerski przystosowany do wtaczania na statek i wtaczania ze statku pojazdów drogowych lub szynowych”;
3.	Art. 2 pkt 2	2) "szybka jednostka pasażerska" oznacza jednostkę zdefiniowaną w rozdziale X przepisy 1 SOLAS 74, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;	T	Art. 1 pkt 3 lit. b UZUB M (art. 5 pkt 5a UBM)	„5a) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć jednostkę szybką w rozumieniu przepisy 1/3 rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;”;
4.	Art. 2 pkt 3	3) "SOLAS 74" oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., w tym również jej protokoły i zmiany do niej, w zaktualizowanej wersji;	T – brak potrzeb y podjęci a	Art. 5 pkt 33 lit. a UBM	a) Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej

			działań legislacyjnych		konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321), i z 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. poz. 1173), zwaną dalej "Konwencją SOLAS",	
5.	Art. 2 pkt 4	4) "kodeks jednostek szybkich" oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich zawarty w rezolucji IMO MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. lub Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. zawarty w rezolucji IMO MSC.97(73) z dnia grudnia 2000 r., w zaktualizowanej wersji;	T– brak potrzeby podjęcia a działań legislacyjnych	RliA § 3 pkt 2	2) Kodeks HSC - Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w prawie 1 rozdziału X Konwencji SOLAS ³⁾ ;	
6.	Art. 2 pkt 5	5) "HSSC" oznacza opracowane przez IMO wytyczne do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji, w zaktualizowanej wersji;	T– brak potrzeby podjęcia a działań legislacyjnych	RliA § 14 ust. 1 pkt 3	§ 14. 1. Inspekcja wstępna obejmuje: 3) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy, przeprowadzanych zgodnie z Wytycznymi do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), określonymi w prawie 6 rozdziału I Konwencji SOLAS;	
7.	Art. 2 pkt 6	6) "żegluga na linii regularnej" oznacza serię przepraw statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów, lub serię rejsów z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich: a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; albo b) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić		Art. 1 pkt 3 lit. c UZUB M (art. 5 pkt 12 UBM)	„12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych: a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo b) w taki sposób, że podróże te są na tyle	

		systematyczny szereg połączeń;			<i>regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;”,</i>
8.	Art. 2 pkt 7	7) "obszar morski" oznacza każdy obszar morski lub szlak morski ustalony na podstawie art. 4 dyrektywy 2009/45/WE;	T	RZRIi A wydane na podst. Art. 23 ust. 4 UBM	<i>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>
9.	Art. 2 pkt 8	8) "certyfikaty" oznaczają: a) w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową - certyfikaty bezpieczeństwa wydane, odpowiednio, w ramach SOLAS 74 lub na podstawie kodeksu jednostek szybkich, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia; b) w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę krajową - certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia;	T (po zmianie UBM będzie wymagało jedynie ujednoczenia słownictwa z ustawą: „statek” – „jednostka”)	Art. 5 pkt 21 UBM § 34 ust. 2 i 4 RIiA	<i>Art. 5 21) certyfikacie - należy przez to rozumieć dokument bezpieczeństwa wydany dla statku zgodnie z przepisami ustawy oraz umów międzynarodowych;</i> <i>2. Statek pasażerski uprawiający żeglugę międzynarodową oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:</i> <i>1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) - wystawiony na okres nieprzekraczający 1 roku;</i> <i>2) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony na podstawie prawidła 12 rozdziału I Konwencji SOLAS;</i> <i>3) wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego sporządzony zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS;</i> <i>4) plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie - jeżeli został wystawiony na podstawie prawidła 7.3 rozdziału V Konwencji SOLAS.</i>

					4. Jednostka szybka oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać: 1) certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) - wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany; 2) pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej - wystawione na okres nieprzekraczający 5 lat; 3) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony na podstawie przepisów 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.	
10.	Art. 2 pkt 9	9) "administracja państwa bandery" oznacza właściwe organy państwa, pod którego banderą ma prawo pływać statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska;	T			
11.	Art. 2 pkt 10	10) "żegluga krajowa" oznacza żeglugę, która odbywa się na obszarach morskich z portu państwa członkowskiego do tego samego portu lub do innego portu tego państwa członkowskiego;	T - brak potrzeby podjęcia działań legislacyjnych	§ 3 pkt 12 RIIA	12) żegluga krajowa - żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;	
12.	Art. 2 pkt 11	11) "armator" oznacza organizację lub osobę, która wyraziła zgodę na przejęcie wszystkich obowiązków i odpowiedzialności nałożonych przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM), w zaktualizowanej wersji, lub - w przypadku gdy nie ma zastosowania rozdział IX SOLAS 74 - właściciela statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej;	T	Art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski	Art. 7. Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.	

13.	Art. 2 pkt 12	12) "inspektor" oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwy organ państwa członkowskiego do przeprowadzania inspekcji przewidzianych w niniejszej dyrektywie, która jest odpowiedzialna przed tym właściwym organem oraz spełnia minimalne kryteria określone w załączniku XI do dyrektywy 2009/16/WE;	T - brak potrzeby podjęcia działań legislacyjnych	Art. 18 ust. 7 i 8 UBM	<i>Art. 18 ust. 7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery. 8. Inspektorem inspekcji państwa bandery może być osoba, która posiada kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę w zakresie wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz zagadnień objętych Konwencją MLC.</i>	
14.	Art. 2 pkt 13	13) "właściwy organ państwa członkowskiego" oznacza organ wyznaczony przez państwo członkowskie na podstawie niniejszej dyrektywy, odpowiedzialny za wykonywanie zadań przydzielonych mu na mocy niniejszej dyrektywy.	T - brak potrzeby podjęcia działań legislacyjnych	Art. 18 ust. 2 UBM	<i>Art. 18 ust. 2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie</i>	
15.	Art. 3 ust. 1	Artykuł 3 Inspekcje wstępne 1. Przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żegluga na linii regularnej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy właściwe organy państw członkowskich przeprowadzają inspekcję wstępną, polegającą na: a) weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w załączniku I; oraz b) inspekcji, zgodnie z załącznikiem II, w celu upewnienia się, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żegluga na linii regularnej.	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRI A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	
16.	Art. 3 ust. 2	2. Inspekcję wstępną przeprowadza inspektor.	T - brak potrzeby podjęcia działań	UBM art. 18 ust. 7	<i>Art. 18 ust. 7. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcje państwa bandery przy pomocy inspektora inspekcji państwa bandery.</i>	

			legislacyjnych			
17.	Art. 3 ust. 3	3. Na wniosek państwa członkowskiego armatorzy dostarczają dowody zgodności z wymogami załącznika I z wyprzedzeniem, ale nie wcześniej niż miesiąc przed inspekcją wstępną	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRIi A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	
18.	Art. 4 ust. 1	Artykuł 4 Wyjątki od obowiązku inspekcji wstępnej 1. W przypadku inspekcji wstępnych państwo członkowskie może postanowić o niestosowaniu niektórych wymogów lub procedur określonych w załącznikach I i II w odniesieniu do któregośkolwiek corocznego przeglądu państwa bandery lub inspekcji przeprowadzanej przez państwo bandery w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, o ile przestrzegane były właściwe procedury i wytyczne dotyczące przeglądów określone w HSSC lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu. Państwa członkowskie przekazują odpowiednie informacje do bazy danych wyników inspekcji zgodnie z art. 10.	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRIi A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	
19.	Art. 4 ust. 2	2. Gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska ma uprawiać żeglugę na linii regularnej, państwo członkowskie może uwzględnić inspekcje i przeglądy przeprowadzone uprzednio w odniesieniu do tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej szybkiej jednostki pasażerskiej celem dopuszczenia do uprawiania żeglugi na innej linii regularnej objętej	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRIi A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z</i>	

		zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. O ile te uprzednie inspekcje i przeglądy spełniają wymogi państwa członkowskiego oraz w przypadku, gdy są one przydatne w odniesieniu do nowych warunków eksploatacji, inspekcje przewidziane w art. 3 ust. 1 nie są konieczne przed rozpoczęciem uprawiania przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę szybką jednostkę pasażerską żeglugi na linii regularnej.			<i>uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	
20.	Art. 4 ust. 3	3. Na wniosek armatora państwa członkowskie mogą potwierdzić z wyprzedzeniem swoją zgodę w odniesieniu do przydatności wcześniejszych inspekcji i przeglądów w nowych warunkach eksploatacyjnych.	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRIi A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków</i>	
21.	Art. 4 ust. 4	4. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a ust. 2 nie ma zastosowania, państwo członkowskie może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę jednostkę, o ile spełnione są następujące warunki: a) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie spełnia wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji; oraz b) państwo członkowskie dokona inspekcji	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRIi A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	

		wstępnej przewidzianej w art. 3 ust. 1 w terminie jednego miesiąca.			
22.	Art. 5 ust. 1 lit. a	Artykuł 5 Regularne inspekcje 1. Państwo członkowskie przeprowadza raz w ciągu każdego 12-miesięcznego okresu: a) inspekcję, zgodnie z załącznikiem II; oraz	T	Art. 23 ust. 4 UBM oraz RZRI A	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków..</i>
23.	Art. 5 ust. 1 lit. b	b) inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, odbywającą się nie wcześniej niż cztery miesiące, lecz nie później niż osiem miesięcy po inspekcji, o której mowa w lit. a), obejmującą elementy wymienione w załączniku III oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II, aby zapewnić dalsze spełnianie przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską wszystkich wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji. Inspekcję wstępną zgodnie z art. 3 uznaje się za inspekcję do celów lit. a).	T	Art. 1 pkt 4 lit. a UZUB M (art. 20 ust. 1 pkt 6 UBM) Art. 23 ust. 4 UBM oraz ZRIiA	<i>„Art. 20. 1. 6) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej - przeprowadzanej w trakcie podróży na statku pasażerskim typu ro-ro i szybkim statku pasażerskim uprawiających żeglugę : a) między portem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a portem leżącym na terytorium państwa trzeciego albo b) na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na których mogą pływać statki pasażerskie klasy A zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10.”;</i> <i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii</i>

					<i>Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>
24.	Art. 5 ust. 2	2. Inspekcję, o której mowa w ust. 1 lit. a), można, według uznania państwa członkowskiego, przeprowadzić jednocześnie lub w połączeniu z corocznym przeglądem państwa bandery, o ile przestrzegane są odpowiednie procedury i wytyczne dotyczące przeglądów określone w HSSC lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.	T	Art. 1 pkt 4 lit b UZUB M (art. 20 ust. 1c UBM)	<i>„1c. Inspekcja, o której mowa w ust. 1 pkt 6, może być przeprowadzona w połączeniu lub jednocześnie z przeglądem statku dokonywanym przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem pod warunkiem że są przestrzegane procedury i wytyczne dotyczące przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), o którym mowa w prawidło 6 rozdziału I Konwencji SOLAS lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.”;</i>
25.	Art. 5 ust. 3	3. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję zgodnie z załącznikiem II za każdym razem, gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega naprawie, zmianom i przebudowom o większym zakresie, lub gdy zachodzi zmiana przedsiębiorstwa zarządzającego lub przeniesienie do innej klasy. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa zarządzającego lub przeniesienia do innej klasy państwo członkowskie może jednak, po uwzględnieniu inspekcji dokonanych poprzednio w odniesieniu do danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub danej szybkiej jednostki pasażerskiej oraz pod warunkiem że ta zmiana lub to przeniesienie nie wpłynie na bezpieczeństwo eksploatacji tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej jednostki, zwolnić ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę szybką jednostkę pasażerską z inspekcji wymaganej na mocy zdania pierwszego niniejszego ustępu		Art. 23 ust. 4 UBM oraz ZRliA	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>
26.	Art. 6 ust. 1	Artykuł 6 Protokół inspekcji 1. Na zakończenie każdej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z niniejszą dyrektywą inspektor przygotowuje protokół zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy		Art. 23 ust. 4 UBM oraz ZRliA	<i>Art. 23 ust. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów, a także rodzaje i wzory</i>

		2009/16/WE.			<i>certyfikatów kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej w zakresie wymagań dotyczących państwa bandery, a dla statków rybackich o długości co najmniej 24 m - przepisów Unii Europejskiej ustanawiających zharmonizowany system bezpieczeństwa dla takich statków.</i>	
27.	Art. 6 ust. 2	2. Informacje zawarte w protokole są przekazywane do bazy danych wyników inspekcji przewidzianej w art. 10. Kopia protokołu inspekcji zostaje przekazana kapitanowi	T	Art. 1 pkt 8 UZUB M (art. 27b UBM) §26 ust. 2 RIIA	<i>Art. 27b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS EU informacje o:</i> <i>1) wynikach inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;</i> <i>2) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego oraz o zmianie dotyczącej tych decyzji.</i> <i>2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS EU, dokonuje ich potwierdzenia. ”;</i> <i>§ 26 ust. 2. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona oraz armator. Trzeci egzemplarz protokołu dołącza się do akt sprawy.</i>	
28.	Art. 7 ust. 1	Artykuł 7 Usuwanie uchybień, zakaz wyjścia w morze i zawieszenie inspekcji 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie uchybienia potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z niniejszą dyrektywą zostały usunięte.	T – brak potrzeb y podjęci a działań legislac yjnych	Art. 11 ust. 1 i art. 23 ust. 1 UBM oraz § 26 RIIA	<i>Art. 11. 1. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz warunkom życia i pracy na statku określonym w:</i> <i>1) umowach międzynarodowych;</i> <i>2) przepisach ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 32);</i> <i>3) przepisach ustawy.</i> <i>Art. 23. 1. Organ inspekcyjny wydaje, na</i>	

				<p>podstawie <i>pozytywnych</i> wyników przeprowadzanych inspekcji państwa bandery, odpowiednie certyfikaty lub karty bezpieczeństwa, określone na podstawie ust. 4 i 5. W certyfikatach i kartach bezpieczeństwa ustala się okres ich ważności.</p> <p>§ 26. 1. Z przeprowadzonej inspekcji sporządza się protokół, który podpisują inspektor i kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona.</p> <p>2. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona oraz armator. Trzeci egzemplarz protokołu dołącza się do akt sprawy.</p> <p>3. Do protokołu wpisuje się polecenia dla armatora oraz kapitana statku wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji oraz wyznacza termin ich wykonania.</p> <p>4. Kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona może, przed podpisaniem protokołu, zgłosić organowi inspekcyjnemu pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.</p> <p>5. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń protokołu organ inspekcyjny:</p> <p>1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo</p> <p>2) odmawia uwzględnienia zmian w protokole.</p> <p>6. Kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona zgłasza na piśmie wykonanie poleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w sposób określony przez ten organ i w terminie przez niego wyznaczonym.</p>
--	--	--	--	---

29.	Art. 7 ust. 2	2. W przypadku uchybień, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa, lub które stwarzają bezpośrednio niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia, dla statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, jego lub jej załogi i pasażerów, właściwy organ państwa członkowskiego zapewnia, aby dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska zostały objęte zakazem wyjścia w morze. Kopia tego zakazu zostaje przekazana kapitanowi.	T	Art. 1 pkt 7 lit. a i b UZUB M (art. 27 ust. 1 i 3 UBM)	5) w art. 27: <i>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu lub poważne zagrożenie dla zdrowia, życia lub środowiska morskiego, lub warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w Konwencji MLC, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zatrzymuje statek lub wstrzymuje operacje, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”, <i>b) po ust. 2 dodaje się ust. 3-8 w brzmieniu: „3. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 2, organ inspekcyjny doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.”</i></i>	
30.	Art. 7 ust. 3	3. Zakaz wyjścia w morze zostaje zniesiony dopiero wtedy, gdy uchybienie i zagrożenie zostaną usunięte zgodnie z wymogami właściwego organu państwa członkowskiego lub gdy właściwy organ państwa członkowskiego stwierdzi, że statek lub jednostka może, z zastrzeżeniem wszelkich niezbędnych warunków, wypłynąć w morze lub jego eksploatacja może zostać wznowiona bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, lub dla innych statków.	T	Art. 1 pkt 8 UZUB M (art. 27a ust. 1 UBM)	8) po art. 27 dodaje się art. 27a-27c w brzmieniu: <i>„Art. 27a 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, jeżeli stwierdził usunięcie uchybień.”</i>	

31.	Art. 7 ust. 4	4. Jeżeli uchybienie, o którym mowa w ust. 2, nie może zostać z łatwością usunięte w porcie, w którym uchybienie to zostało potwierdzone lub wykryte, właściwy organ państwa członkowskiego może zezwolić statkowi lub jednostce na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, gdzie uchybienie to może zostać z łatwością usunięte.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b UZUB M (art. 27 ust. 4 UBM)	4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli naprawa nie może zostać dokonana w porcie, w którym nieprawidłowości zostały wykryte, organ inspekcyjny, w drodze decyzji może zezwolić statkowi na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej.	
32.	Art. 7 ust. 5	5. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy ogólny stan statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w oczywisty sposób nie odpowiada normom, właściwy organ państwa członkowskiego może zawiesić inspekcję tego statku lub tej jednostki do czasu podjęcia przez armatora kroków niezbędnych do zapewnienia, aby dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie stanowiły już wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub zdrowia ani nie stwarzały już bezpośredniego zagrożenia dla życia załogi i pasażerów lub do zapewnienia, aby spełniały odpowiednie wymogi mających zastosowanie konwencji międzynarodowych.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b UZUB M (art. 27 ust. 5 UBM)	5. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję statku do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania w celu usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa życia lub zdrowia załogi i pasażerów oraz zapewnienia spełnienia przez statek wymagań określonych w umowach międzynarodowych.	
33.	Art. 7 ust. 6	6. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego zawiesza inspekcję zgodnie z ust. 5, dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska zostają automatycznie objęte zakazem wyjścia w morze. Zakaz wyjścia w morze zostaje cofnięty po wznowieniu i pomyślnym zakończeniu inspekcji oraz gdy zostaną spełnione warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu i w art. 9 ust. 2.	T	Art. 1 pkt. 7 lit. b i pkt 8 UZUB M (art. 27 ust. 6 oraz art. 27a UBM)	6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5 stosuje się odpowiednio przepisy ust. 1. 8) po art. 27 dodaje się art. 27a-27c w brzmieniu: „Art. 27a 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku w przypadku gdy stwierdził usunięcie uchybień. 2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. 3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust.2. 4. Koszty postoju statku w porcie powstałe w	

					związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.”
34.	Art. 7 ust. 7	7. Aby rozładować nadmierne zagęszczenie jednostek w porcie, właściwy organ państwa członkowskiego może zezwolić statkowi pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostce pasażerskiej objętym zakazem wyjścia w morze na przepłynięcie w inne miejsce w obrębie portu, jeżeli takie przepłynięcie jest bezpieczne. Ryzyko nadmiernego zagęszczenia jednostek w porcie nie może jednak wpływać na podjęcie decyzji o nałożeniu lub o uchyleniu zakazu wyjścia w morze. Organy portowe lub zarządzające portem ułatwiają przyjmowanie takich statków.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b UZUB M (art. 27 ust. 7 i 8 UBM)	7. W celu zmniejszenia zatłoczenia statków w porcie, organ inspekcyjny może wydać zgodę, o ile nie stwarza to zagrożenia, na przemieszczenie zatrzymanego statku do innej części portu. Przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu statku lub o zwolnieniu statku z zatrzymania organ inspekcyjny nie uwzględnia istniejącego lub mogącego powstać zatłoczenia. 8. W sytuacji, o której mowa w ust. 7, podmiot zarządzający portem ułatwia działania zmierzające do zmniejszenia zatłoczenia.”;
35.	Art. 8 ust.1	Artykuł 8 Prawo do odwołania 1. Armator ma prawo do odwołania się od zakazu wyjścia w morze wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego. Odwołanie nie ma skutku zawieszającego w odniesieniu do zakazu wyjścia w morze, chyba że zostaną wydane decyzje tymczasowe zgodnie z prawem krajowym. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z przepisami krajowymi.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b UZUB M (art. 27 ust. 3 UBM)	„3. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 2, organ inspekcyjny doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego. Decyzja zawiera pouczenie o prawie do odwołania.”
36.	Art. 8 ust. 2	2. Właściwy organ państwa członkowskiego informuje kapitana statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej objętych zakazem wyjścia w morze o prawie do odwołania i o mających zastosowanie procedurach. Jeżeli w wyniku odwołania zakaz wyjścia w morze zostanie cofnięty lub zmieniony, państwa członkowskie zapewniają, aby baza danych wyników inspekcji przewidziana w art. 10	T	Art. 1 pkt 7 lit b oraz pkt 6 UZUB M (art. 27	b) po ust. 2 dodaje się ust. 3-8 w brzmieniu: „3. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 2, organ inspekcyjny doręcza decyzję kapitanowi statku niezwłocznie po zakończeniu inspekcji. Armatorowi oraz kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks

		została niezwłocznie odpowiednio zaktualizowana		ust. 3 i art. 27b UBM)	postępowania administracyjnego. Decyzja zawiera pouczenie o prawie do odwołania. Art. 27b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o: 1) wynikach inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich; 2) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego oraz o zmianie dotyczącej tej decyzji. 2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia. ”;	
37.	Art. 9	Artykuł 9 Koszty 1. W przypadku gdy w trakcie inspekcji, o których mowa w art. 3 i 5, zostaną potwierdzone lub wykryte uchybienia uzasadniające zakaz wyjścia w morze, wszystkie koszty związane z inspekcjami pokrywa armator. 2. Zakaz wyjścia w morze nie może zostać uchylony do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub przedstawiona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.	T	Art. 1 pkt 8 UZUB M (art. 27a UBM)	„Art. 27a 1. Decyzję o zwolnieniu statku z zatrzymania oraz decyzję o cofnięciu wstrzymania operacji wydaje organ inspekcyjny po ponownej inspekcji statku, jeżeli stwierdził usunięcie uchybień. 2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa. 3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust.2. 4. Koszty postoju statku w porcie powstałe w związku z zatrzymaniem statku pokrywa armator w wysokości określonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933). Organ inspekcyjny wydaje zgodę na wyjście statku z portu po uiszczeniu przez armatora pełnej opłaty związanej z postojem statku w porcie lub po przedłożeniu przez armatora listu gwarancyjnego o pokryciu kosztów postoju w porcie.”	
38.	Art. 10 ust.1	Artykuł 10 Baza danych wyników inspekcji 1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, z którą połączone są	N			

		wszystkie państwa członkowskie i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji przewidzianego w niniejszej dyrektywie. Ta baza danych opiera się na bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz posiada podobne funkcjonalności jak ta baza.				
39.	Art. 10 ust. 2	2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące uchybień i zakazów wyjścia w morze, były niezwłocznie przekazywane do bazy danych wyników inspekcji po zakończeniu sporządzania protokołu inspekcji lub po uchyleniu zakazu wyjścia w morze. W odniesieniu do szczegółowych informacji stosuje się odpowiednio przepisy załącznika XIII do dyrektywy 2009/16/WE.	T	Art. 1 pkt 8 UZUB M (art. 27b ust. 1UBM)	<i>Art. 27b. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie THETIS informacje o:</i> <i>1) wynikach inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich;</i> <i>2) wydaniu decyzji o zatrzymaniu statku pasażerskiego typu ro-ro albo szybkiego statku pasażerskiego oraz o zmianie dotyczącej tych decyzji.</i>	
40.	Art. 10 ust 3	3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane do celów ich publikacji w terminie 72 godzin.	T	Art. 1 pkt 8 UZUB M (art. 27b ust. 2 UBM)	<i>2. Organ inspekcyjny w terminie 72 godzin od chwili wprowadzenia informacji do systemu THETIS, dokonuje ich potwierdzenia. ”;</i>	
41.	Art. 10 ust 4	4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pozyskanie wszelkich odpowiednich danych dotyczących wykonania niniejszej dyrektywy w oparciu o dane z inspekcji przekazane przez państwa członkowskie.	N			
42.	Art. 10 ust 5	5. Państwa członkowskie muszą mieć dostęp do wszystkich informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji, mających znaczenie dla wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie i dyrektywie 2009/16/WE.	N			
43.	Art. 11	Artykuł 11 Sankcje Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące	T – brak potrzeb	UBM art. 126	<i>Art. 126. Armator, który narusza przepisy w zakresie:</i> <i>2) wymogu poddania statku inspekcjom</i>	

	<p>sankcje mające zastosowanie do naruszeń przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby sankcje te były wykonywane. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.</p>	<p>y podjęci a działań legislacyjnych</p>	<p>pkt 2 i 4 oraz 128 ust. 1</p> <p><i>przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,</i></p> <p><i>4) wymogów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej,</i> <i>- podlega karze pieniężnej o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.</i></p> <p>Art. 128. 1. Kapitan, który:</p> <p><i>1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych,</i></p> <p><i>2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego,</i></p> <p><i>3) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,</i></p> <p><i>5) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,</i></p> <p><i>6) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeladunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeladunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,</i> <i>- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.</i></p>	
--	---	---	---	--

44.	Art. 12	<p>Artykuł 12 Procedura wprowadzania zmian</p> <p>1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, zmieniających załączniki do niniejszej dyrektywy w celu uwzględnienia zmian na szczeblu międzynarodowym, w szczególności w ramach IMO, oraz w celu poprawienia zawartych w nich specyfikacji technicznych w świetle uzyskanego doświadczenia.</p> <p>2. W wyjątkowych okolicznościach, należycie uzasadnionych w oparciu o odpowiednią analizę przeprowadzoną przez Komisję, oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa na morzu, zdrowia, warunków życia lub warunków pracy, lub środowiska morskiego, lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, zmieniających niniejszą dyrektywę w celu niestosowania, do celów niniejszej dyrektywy, zmiany instrumentów międzynarodowych, o których mowa w art. 2.</p> <p>Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie takiej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania zmiany danego instrumentu międzynarodowego.</p>	N			
45.	Art. 13	<p>Artykuł 13 Wykonywanie przekazanych uprawnień</p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się</p>	N			

		<p>Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p>			
46.	Art. 14 pkt 1	<p>Artykuł 14 Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące</p>	T	Art. 1 pkt 3 UZUB	<p>2) w art. 5: a) pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) statku pasażerskim typu ro-ro – należy</p>

		<p>zmiany:</p> <p>1) w art. 2 dodaje się punkty w brzmieniu: "25) »statek pasażerski typu ro-ro« oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;</p> <p>26) »szybka jednostka pasażerska« oznacza jednostkę zdefiniowaną w rozdziale X prawidło 1 SOLAS 74, w jej zaktualizowanej wersji, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;</p> <p>27) »żegluga na linii regularnej« oznacza serię przepraw statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów, lub serię rejsów z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich:</p> <p>(i) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; albo</p> <p>(ii) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;"</p>		<p>M (art. 5 pkt 5, 5a i 12 UBM)</p> <p><i>przez to rozumieć statek pasażerski przystosowany do wtaczania na statek i wytaczania ze statku pojazdów drogowych lub szynowych;"</i></p> <p><i>b) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu: „5a) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć jednostkę szybką w rozumieniu prawidła 1/3 rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;"</i></p> <p><i>c) pkt 12 otrzymuje brzmienie: „12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych: a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo b) w taki sposób, że podróże te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;"</i></p>	
47.	Art. 14 pkt 2	<p>2) w art. 3 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu: "Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, wykonywanych poza portem lub poza miejscem kotwiczenia w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej zgodnie z art. 14a.";</p>	T	<p>Art. 1 pkt 2 UZUB M (art. 3 ust. 1 pkt 3 UBM)</p> <p>3) w art. 3 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Przepisy ustawy stosuje się również do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich o obcej przynależności w zakresie dotyczącym przeprowadzania inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej poza polskimi obszarami morskimi.";</p>	

48.	Art. 14 pkt 3	3) w art. 13 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: "Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12 lub 14a, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej, zgodnie z poniższym:";	T	§ 12 RPSC oraz Art. 1 pkt 12 UZUB M (art. 47 UBM)	<p>§ 12. Wybierając statki do przeprowadzania inspekcji, bierze się pod uwagę:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) priorytet statku; 2) częstotliwość zawijania statku do portów regionu Memorandum Paryskiego; 3) zobowiązania inspekcyjne Rzeczypospolitej Polskiej; 4) informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.). <p>10) art. 47 otrzymuje brzmienie: „Art. 47 Wyniki inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę regularną wprowadza się do systemu THETIS i uwzględnia podczas kalkulowania profilu ryzyka statku, częstotliwości przeprowadzania inspekcji oraz wybierania statków do inspekcji, a także do celów obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego o którym mowa w art. 36.”;</p>	
49.	Art. 14 pkt 4	4) dodaje się artykuł w brzmieniu: "Artykuł 14a Inspekcje statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej 1. Statki pasażerskie typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie uprawiające żeglugę na linii regularnej kwalifikują się do inspekcji zgodnie z harmonogramem i innymi wymogami określonymi w załączniku XVII.	T	Art. 58 UBM oraz ZRPS C	<p>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie 	

					<p><i>inspekcji dodatkowej,</i></p> <p>6) <i>sposób kwalifikowania statków do inspekcji,</i></p> <p>7) <i>okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,</i></p> <p>8) <i>szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,</i></p> <p>9) <i>szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,</i></p> <p>10) <i>wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,</i></p> <p>11) <i>sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,</i></p> <p>12) <i>wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1</i></p> <p><i>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.</i></p>	
50.	Art. 14 pkt 4	2. Państwa członkowskie, planując inspekcje statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, należycie uwzględniają harmonogram eksploatacji i konserwacji danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej.	T	Art. 58 UBM oraz ZRPS C	<p><i>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</i></p> <p>1) <i>sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu,</i></p> <p>2) <i>tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu,</i></p> <p>3) <i>zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji,</i></p> <p>4) <i>listę dokumentów podlegających inspekcji,</i></p> <p>5) <i>czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej,</i></p> <p>6) <i>sposób kwalifikowania statków do inspekcji,</i></p> <p>7) <i>okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,</i></p>	

					<p>8) szczególne kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,</p> <p>9) szczególne kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,</p> <p>10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,</p> <p>11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,</p> <p>12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1</p> <p>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich</p>	
51.	Art. 14 pkt 4	3. Jeżeli statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega inspekcji zgodnie z załącznikiem XVII, inspekcja ta zostaje wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji i jest uwzględniana do celów art. 10, 11 i 12 oraz do obliczania wypełnienia zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego. Uwzględnia się ją w całkowitej liczbie corocznych inspekcji przeprowadzanych przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 5.	T	Art. 1 pkt 12 UZUB M (art. 47 UBM)	10) art. 47 otrzymuje brzmienie: „Art. 47 Wyniki inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej wprowadza się do systemu THETIS i uwzględnia podczas kalkulowania profilu ryzyka statku, częstotliwości przeprowadzania inspekcji oraz wybierania statków do inspekcji, a także do celów obliczania udziału Rzeczypospolitej Polskiej w ogólnej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w regionie Memorandum Paryskiego o którym mowa w art. 36.”;	
52.	Art. 14 pkt 4	4. Art. 9 ust. 1, art. 11 lit. a) i art. 14 nie mają zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej poddanych inspekcji zgodnie z niniejszym artykułem.	T	Art. 1 pkt 10 UZUB M (art. 41 ust. 6)	10) w art. 41 uchyla się ust. 6;	

				UBM)		
53.	Art. 14 pkt 4	5. Właściwy organ zapewnia, aby statki pasażerskie typu ro-ro lub szybkie jednostki pasażerskie, które podlegają dodatkowej inspekcji zgodnie z art. 11 lit. b), były wybierane do inspekcji zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 3A lit. c) i sekcja 3B lit. c). Inspekcje przeprowadzane na mocy niniejszego ustępu nie mają wpływu na częstotliwość inspekcji określoną w załączniku XVII pkt 2.	T	Art. 58 UBM oraz ZRPS C	<p><i>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu,</i> <i>2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu,</i> <i>3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji,</i> <i>4) listę dokumentów podlegających inspekcji,</i> <i>5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej,</i> <i>6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji,</i> <i>7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,</i> <i>8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,</i> <i>9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,</i> <i>10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,</i> <i>11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,</i> <i>12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1</i> <p><i>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.</i></p>	

54.	Art. 14 pkt 4	6. Inspektor właściwego organu państwa portu może wyrazić zgodę na to, aby podczas inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich, towarzyszył mu w charakterze obserwatora inspektor państwa portu innego państwa członkowskiego. W przypadku gdy banderą statku jest bandera państwa członkowskiego, państwo portu, na wniosek, zaprasza przedstawiciela państwa bandery do uczestniczenia w inspekcji w charakterze obserwatora.";	T	Art. 58 UBM oraz ZRPS C	<p><i>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji, 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej, 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji, 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu, 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu, 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60, 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1 <p>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich."</p>	
55.	Art. 14 pkt 5	5) w art. 15 skreśla się ust. 3;	T	Art. 1 pkt 11 UZUB M	11) uchyla się art. 46;	

56.	Art. 14 pkt 6	<p>6) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie: "1. Państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów i kotwicowisk każdemu statkowi, który: - pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na czarnej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub - pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na szarej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego. Akapit pierwszy nie ma zastosowania do sytuacji opisanych w art. 21 ust. 6. Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, w którym lub na którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym lub na którym wydano decyzję o odmowie dostępu.";</p>	T	Art. 1 pkt 13 UZUB M (art. 48 ust. 1 UBM)	<p>13) art. 48 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Organ inspekcyjny wydaje statkowi zakaz wejścia do portu, jeżeli statek został zatrzymany przez organ inspekcyjny w przypadku gdy jest to: 1) trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście, o której mowa w art. 32, albo 2) trzecie zatrzymanie w państwie-stronie Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na szarej liście, o której mowa w art. 32.”;</p>	
57.	Art. 14 pkt 7	<p>7) dodaje się załącznik w brzmieniu: "ZAŁĄCZNIK XVII Inspekcje statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej 1.1. Przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żeglugi na linii regularnej, objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2110, w celu zapewnienia, aby ten statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka</p>	T	Art. 58 UBM oraz ZRPS C	<p>Art. 58. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia: 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, 4) listę dokumentów podlegających inspekcji, 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej,</p>	

	<p>pasażerska spełniały wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej.</p> <p>1.2. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska mają rozpocząć uprawianie żeglugi na linii regularnej, zainteresowane państwo członkowskie może uwzględnić inspekcje przeprowadzone w ciągu ostatnich ośmiu miesięcy przez inne państwo członkowskie w odniesieniu do tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej szybkiej jednostki pasażerskiej celem dopuszczenia ich do żeglugi na innej linii regularnej, objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że państwo członkowskie w każdym przypadku upewniło się, że te poprzednie inspekcje są przydatne w nowych warunkach eksploatacji i że podczas tych inspekcji zostały spełnione wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej. Inspekcje przewidziane w pkt 1.1 nie muszą być przeprowadzane przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żeglugi na nowej linii regularnej.</p> <p>1.3. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a pkt 1.2 nie ma zastosowania, państwo członkowskie może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski lub tę jednostkę, o ile spełnione są następujące warunki:</p> <p>a) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą podejrzeń, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie spełnia wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji; oraz</p> <p>b) państwo członkowskie dokona inspekcji przewidzianej w art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2110 w terminie jednego miesiąca.</p> <p>2. Państwa członkowskie raz w roku, ale nie</p>		<p>6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji,</p> <p>7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej,</p> <p>8) szczególne kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji,</p> <p>9) szczególne kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,</p> <p>10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu,</p> <p>11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60,</p> <p>12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1</p> <p>- kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>wcześniej niż cztery miesiące i nie później niż osiem miesięcy po poprzedniej inspekcji, przeprowadzają:</p> <p>a) inspekcję obejmującą, stosownie do przypadku, wymogi załącznika II do dyrektywy (UE) 2017/2110 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 428/2010; oraz</p> <p>b) inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej. Inspekcja ta obejmuje elementy wymienione w załączniku III do dyrektywy (UE) 2017/2110 oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II do dyrektywy (UE) 2017/2110, aby zapewnić dalsze spełnianie przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską wszystkich wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji.</p> <p>3. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska nie zostały poddane inspekcji zgodnie z pkt 2, dany statek pasażerski typu ro-ro lub daną szybką jednostkę pasażerską należy uznać za priorytet I.</p> <p>4. Inspekcję przeprowadzoną zgodnie z pkt 1.1 uznaje się za inspekcję do celów pkt 2 lit. a) niniejszego załącznika."</p>				
58.		<p>Artykuł 15 Uchylenie Dyrektywa 1999/35/WE traci moc. Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.</p>	N			
59.		<p>Artykuł 16 Przegląd Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 21 grudnia 2026 r.</p>	N			
60.		<p>Artykuł 17 Transpozycja 1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują</p>	N			

		<p>przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 21 grudnia 2019 r.</p> <p>Przepisy przyjmowane przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.</p>				
61.		<p>Artykuł 18</p> <p>Wejście w życie</p> <p>Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p>	N			
62.		<p>Artykuł 19</p> <p>Adresaci</p> <p>Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.</p>	N			
63.						
Dyrektywa 2017/2109						
1.	<p>Art. 1</p> <p>pkt 1 lit. a</p> <p>(art. 2 dyrektywy 98/41)</p>	<p>Zmiany w dyrektywie 98/41/WE</p> <p>W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) tiret drugie otrzymuje brzmienie:</p> <p>"- »statek pasażerski« oznacza statek lub szybką jednostkę przewożącą więcej niż 12 pasażerów,";</p>	<p>T –</p> <p>brak potrzeb y podjęci a działań legislac yjnych</p>	<p>Art. 5</p> <p>pkt 4</p> <p>UBM</p>	<p><i>Art. 5 pkt 4) statku pasażerskim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;</i></p>	

2.	Art. 1 pkt 1 lit. b (art. 2 dyrektywy 98/41)	b) tiret szóste otrzymuje brzmienie: "- »rejestrator pasażerów« oznacza osobę wyznaczoną przez kompanię w celu wypełniania obowiązków wynikających z kodeksu ISM, tam, gdzie ma to zastosowanie, lub osobę wyznaczoną przez kompanię jako osoba odpowiedzialna za przekazywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii,";	T	Art. 1 pkt 20 UZUB M (art. m104 ust. 1 pkt 2 UBM)	<i>Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany do: 2) wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2 do pojedynczego punktu kontaktowego.</i>	
3.	Art. 1 pkt 1 lit. c (art. 2 dyrektywy 98/41)	c) tiret siódme otrzymuje brzmienie: "- »wyznaczony organ« oznacza właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za poszukiwanie i ratownictwo lub zajmujący się następstwami wypadku, posiadający dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy,";	T	Art. 1 pkt 21 UZUB M (art. 104a ust. 1 i 2 UBM)	<i>21) po art. 104 dodaje się art. 104a i 104b w brzmieniu: „Art. 104a. 1. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, są udostępniane Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa poprzez Narodowy System SafeSeaNet. 2. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku lub osób na nim przebywających informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, mogą być udostępnione innym podmiotom biorącym udział w akcji poszukiwawczej lub ratowniczej, a także Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz izbie morskiej, badającym przyczyny wypadku morskiego.</i>	
4.	Art. 1 pkt 1 lit. d (art. 2 dyrektywy 98/41)	d) skreśla się tiret dziewiąte;	N			
5.	Art. 1 pkt 1 lit. e (art. 2 dyrektywy 98/41)	e) w tiret dziesiątym zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: "- »regularna obsługa« oznacza serię rejsów statków organizowanych w taki sposób, aby obsługiwać ruch między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez zawijania do portów pośrednich.";	T	Art. 1 pkt 3 lit c UZUB M (art. 5 pkt 12)	<i>c) pkt 12 otrzymuje brzmienie: „12) żegludze na linii regularnej – należy przez to rozumieć żeglugę obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z</i>	

				UBM)	powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych: a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo b) w taki sposób, że podróże te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;”	
6.	Art. 1 pkt 1 lit. f (art. 2 dyrektywy 98/41)	f) dodaje się tiret w brzmieniu: "- »obszar portowy« oznacza obszar zdefiniowany w art. 2 lit. r) dyrektywy 2009/45/WE;”;	T	§ 3 pkt. 15 RliA	§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają: 15) żegluga portowa - żeglugę w granicach portów, a także na akwenie od północnej granicy portu Szczecin do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4, na Kanale Piastowskim, Zalewie Kamińskim i w cieśninie Dziwnie do pławy W2	
7.	Art. 1 pkt 1 lit. g (art. 2 dyrektywy 98/41)	g) dodaje się tiret w brzmieniu: "- »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek niezaangażowany w działalność gospodarczą, niezależnie od rodzaju jego napędu.”;	T – brak potrzeby podjęcia działań legislacyjnych	Art. 5 pkt 8 UBM	8) jachcie rekreacyjnym - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;	
8.	Art. 1 pkt 2 (art. 3 dyrektywy 98/41)	2) art. 3 otrzymuje brzmienie: "Artykuł 3 1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do statków pasażerskich, z wyjątkiem: - okrętów wojennych i transportowców, - jachtów rekreacyjnych i rekreacyjnych jednostek pływających, - statków, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych lub po śródlądowych drogach wodnych. 2. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem	T	Art. 1 pkt 21 UZUB M (art. 104b UBM)	17) po art. 104 dodaje się art. 104a i 104b w brzmieniu: „Art. 104b. Przepisy art. 103 - 104a stosuje się również do pasażerskich statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz do statków pasażerskich zawijających do portów Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa rozpoczyna się w porcie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;	

		<p>obowiązku określonego w akapicie drugim.</p> <p>Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu 21 grudnia 2019 r., jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą pozwalać statkom pasażerskim, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wdrożenia.";</p>			
9.	<p>Art. 1 pkt 3 (art. 4 ust. 2 dyrektywy 98/41)</p>	<p>3) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"2. Przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski kapitanowi statku przekazuje się informacje o liczbie osób znajdujących się na pokładzie oraz przekazuje się je za pomocą odpowiednich środków technicznych do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE lub, jeżeli dane państwo członkowskie tak postanowi, wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.</p> <p>W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia 20 grudnia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie tych informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego lub wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji</p>	T	<p>Art. 1 pkt 19 lit c) UZUB M (art. 103 ust. 4 UBM)</p>	<p><i>Art. 103 ust. 4</i></p> <p><i>„4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz do pojedynczego punktu kontaktowego.”;</i></p>
10.	<p>Art. 1 pkt 4 (art. 5 ust. 1 dyrektywy 98/41)</p>	<p>4) art. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"Artykuł 5</p> <p>1. W przypadku gdy statek pasażerski wypływa z portu położonego w państwie członkowskim w celu odbycia rejsu, a odległość do pokonania od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil, rejestrowane są następujące informacje dotyczące osób znajdujących się na pokładzie:</p> <p>- nazwiska osób znajdujących się na pokładzie,</p>	T	<p>Art. 1 pkt 19 lit b) UZUB M (art. 103 ust. 2 UBM)</p>	<p><i>Art. 103 ust. 2</i></p> <p><i>b) ust 2 otrzymuje brzmienie:</i></p> <p><i>„2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany zbierać informacje o osobach znajdujących się na statku dotyczące:</i></p> <p><i>1) nazwisk;</i></p> <p><i>2) imion;</i></p> <p><i>3) płci;</i></p> <p><i>4) obywatelstwa;</i></p>

		<p>ich imiona, płeć, obywatelstwo, ich daty urodzenia,</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera - informacje na temat szczególnej opieki lub pomocy, której dana osoba mogłaby potrzebować w nagłym wypadku, - jeżeli państwo członkowskie tak postanowi oraz w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera - numer kontaktowy w nagłym przypadku. 			<p>5) daty urodzenia;</p> <p>6) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach - na wniosek pasażera;</p> <p>7) numeru kontaktowego w nagłych wypadkach - na wniosek pasażera. ”;</p>	
11.	<p>Art. 1 pkt 4 (art. 5 ust. 2 dyrektywy 98/41)</p>	<p>2. Informacje wymienione w ust. 1 są gromadzone przed wypłynięciem statku pasażerskiego i przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE po wypłynięciu statku pasażerskiego, ale w żadnym przypadku nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu.</p>		<p>Art. 1 pkt. 17, 19 lit. c i 19 UZUB M (art. 91 ust. 1a, art. 103 ust. 4, oraz 104 ust. 2 UBM</p>	<p>17) w art. 91 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Informacje, o których mowa w art. 103 i art. 108 ust. 1, są przekazywane uprawnionym podmiotom poprzez Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, zwany dalej „pojedynczym punktem kontaktowym”, będący platformą elektroniczną łączącą Narodowy System SafeSeaNet, elektroniczny system administracji celnej i systemy elektroniczne służące przekazywaniu informacji przez armatora lub kapitana statku.”;</p> <p>19) c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz do pojedynczego punktu kontaktowego.”;</p> <p>20) art. 104 otrzymuje brzmienie: „2. Informacje, o których mowa w art. 103 ust.2, są przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu z portu.”;</p>	
12.	<p>Art. 1 pkt 4 (art. 5 ust. 3 dyrektywy 98/41)</p>	<p>3. W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia 20 grudnia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego.</p>	N			

13.	Art. 1 pkt 4 (art. 5 ust. 4 dyrektywy 98/41)	4. Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z unijnymi i krajowymi przepisami o ochronie danych - dane osobowe gromadzone do celów niniejszej dyrektywy nie mogą być przetwarzane ani wykorzystywane w jakimkolwiek innym celu. Takie dane osobowe muszą być zawsze traktowane zgodnie z unijnymi przepisami o ochronie danych i o prywatności oraz zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte, gdy nie są już dłużej potrzebne.";	T	Art. 1 pkt 21 UZUB M (art. 104a ust. 3 UBM)	3. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie mogą być przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 i badanie wypadku morskiego oraz zostają automatycznie i niezwłocznie usunięte odpowiednio z Narodowego Systemu SafeSeaNet i z systemów informacyjnych podmiotów, o których mowa w ust. 2: 1) po bezpiecznym zakończeniu rejsu, jednak nie później niż 60 dni po rozpoczęciu rejsu, jeżeli rejs nie został zakończony, albo 2) w ciągu 24 godzin od zakończenia postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego, wszczętego w związku z wystąpieniem zagrożenia, o którym mowa w ust. 2, lub wypadku morskiego.	
14.	Art. 1 pkt 5 (art. 6 ust. 2 dyrektywy 98/41)	5) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie: "2. Każde państwo członkowskie, w odniesieniu do każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wypływa w rejs z portu położonego poza terytorium Unii do portu znajdującego się w tym państwie członkowskim, wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, zgodnie z art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.";	T	Art. 1 pkt 21 lit. b (art. 104b UBM)	Art. 104b. Przepisy art. 103-104a stosuje się również do pasażerskich statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich oraz do statków pasażerskich zawijających do portów Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa rozpoczyna się w porcie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.";	
15.	Art. 1 pkt 6 (art. 8 dyrektywy 98/41)	6) art. 8 otrzymuje brzmienie: "Artykuł 8 1. Każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego wyznacza, gdy jest to wymagane na podstawie art. 4 i 5 niniejszej dyrektywy, rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za przekazywanie informacji, o których mowa w tych przepisach, do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE lub do wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji. 2. Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 niniejszej dyrektywy mogą być przechowywane przez kompanię przez okres nie dłuższy niż jest to konieczne	T	Art. 1 pkt 20 UZUB M (art. 104 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3 i 4)	20) art. 104 otrzymuje brzmienie: „Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany do: 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, do pojedynczego punktu kontaktowego. 2. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, są przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu z portu. 3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem	

		<p>do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie tylko do momentu, w którym rejs danego statku zostanie bezpiecznie ukończony, a dane zostały przekazane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do tego celu, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.</p> <p>3. Każda kompania zapewnia, aby informacje dotyczące pasażerów, którzy zadeklarowali, że wymagają szczególnej opieki lub pomocy w nagłym wypadku, były odpowiednio rejestrowane i przekazane kapitanowi przed wypłynięciem statku pasażerskiego.";</p>			<p>statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej opieki lub pomocy w nagłych wypadkach.</p> <p>4. Armator zapewnia, że informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie będą przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 oraz zostaną automatycznie i niezwłocznie usunięte po przekazaniu do pojedynczego punktu kontaktowego i bezpiecznym zakończeniu rejsu.";</p>	
16.	Art. 1 pkt 7 (art. 9 dyrektywy 98/41)	<p>7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> - skreśla się lit. a), - lit. b) i c) otrzymują brzmienie: <p>"2. Państwo członkowskie, z którego portu wypływa statek pasażerski, może zwolnić go z obowiązku przekazywania informacji o liczbie osób znajdujących się na pokładzie do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE, pod warunkiem że dany statek pasażerski nie jest jednostką szybką, wykonuje regularną obsługę, w ramach której czas między zawinięciami do poszczególnych portów jest krótszy niż jedna godzina, wyłącznie w obszarze morskim D ustalonym zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.</p> <p>Państwo członkowskie może zwolnić statki pasażerskie uprawiające żeglugę między dwoma portami lub z i do tego samego portu bez portów pośrednich z obowiązków określonych w art. 5 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że dany statek wykonuje regularną obsługę wyłącznie w obszarze morskim D</p>	T	Art. 1 pkt 22 UZUBM (art. 106 UBM) oraz zmiana rozporządzenia	<p>22) art. 106 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 106. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) sposób liczenia osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1,</p> <p>2) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1</p> <p>- kierując się koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie rejestracji osób podróżujących na statkach pasażerskich.”;</p>	

	<p>ustalonym zgodnie z w art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.",</p> <p>- dodaje się akapit w brzmieniu: "W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 2 oraz bez uszczerbku dla okresu przejściowego określonego w art. 5 ust. 3 następujące państwa członkowskie mają prawo stosować następujące zwolnienia:</p> <p>(i) Niemcy mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Helgoland; oraz</p> <p>(ii) Dania i Szwecja mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Bornholm.";</p> <p>b) w ust. 3 lit. a) i b) otrzymują brzmienie: "a) państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję o swojej decyzji o przyznaniu zwolnienia z obowiązków określonych w art. 5, podając jego merytoryczne powody. Powiadomienia dokonuje się za pośrednictwem bazy danych utworzonej i utrzymywanej w tym celu przez Komisję, do której Komisja i państwa członkowskie mają dostęp. Komisja udostępnia przyjęte środki na publicznie dostępnej stronie internetowej;</p> <p>b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego powiadomienia Komisja uzna, że zwolnienie to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło lub cofnęło swoją decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.";</p> <p>c) w ust. 4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie: "Wniosek jest składany do Komisji za pośrednictwem bazy danych, o której mowa w ust. 3. Jeżeli w terminie</p>				
--	--	--	--	--	--

		sześciu miesięcy od takiego wniosku Komisja uzna, że odstępstwo to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło swoją decyzję lub nie przyjmowało proponowanej decyzji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.";				
17.	Art. 1 pkt 8 (art. 10 ust. 1 dyrektywy 98/41)	8) art. 10 otrzymuje brzmienie: "Artykuł 10 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kompanie wprowadziły procedurę rejestracji danych gwarantującą przekazywanie informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy w sposób dokładny i terminowy.	T	Art. 1 pkt 20 UZUB M (art. 104 ust. 1 UBM)	20) art. 104 otrzymuje brzmienie: „Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany do: 1) wprowadzenia procedur rejestracji informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2 zapewniających, że informacje te będą przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego w sposób dokładny i terminowy oraz pozwalających uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku; 2) wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2 do pojedynczego punktu kontaktowego.	
18.	Art. 1 pkt 8 (art. 10 ust. 2 dyrektywy 98/41)	2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który będzie mieć dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zapewniają, aby w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku taki wyznaczony organ miał bezpośredni dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 21 UZUB M (art. 104a ust. 1 i 2 UBM)	21) po art. 104 dodaje się art. 104a i 104b w brzmieniu: „Art. 104a. 1. Informacje, o których mowa w 103 ust. 2 są udostępniane Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa poprzez Narodowy System SafeSeaNet. 2. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statku lub osób na nim przebywających informacje, o których mowa w 103 ust. 2, mogą być udostępnione innym podmiotom biorącym udział w akcji poszukiwawczej lub ratowniczej, a także Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz izbie morskiej. badającym przyczyny wypadku morskiego.	

19.	Art. 1 pkt 8 (art. 10 ust. 3 dyrektywy 98/41)	3. Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 są przechowywane przez państwa członkowskie przez okres nie dłuższy, niż to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie nie dłużej niż: a) do momentu bezpiecznego ukończenia danego rejsu przez statek, ale w każdym przypadku nie dłużej niż 60 dni po wypłynięciu statku; lub b) w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku - do zakończenia jakiegokolwiek postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego. 4. Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym obowiązków do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do celów niniejszej dyrektywy, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.";	T	Art. 1 pkt 21 UZUB M (art. 104a ust. 3 UBM)	3. 3. <i>Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie mogą być przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 i badanie wypadku morskiego oraz zostają automatycznie i niezwłocznie usunięte odpowiednio z Narodowego Systemu SafeSeaNet i z systemów informacyjnych podmiotów, o których mowa w ust. 2:</i> 1) <i>po bezpiecznym zakończeniu rejsu, jednak nie później niż 60 dni po rozpoczęciu rejsu, jeżeli rejs nie został zakończony, albo</i> 2) <i>w ciągu 24 godzin od zakończenia postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego, wszczętego w związku z wystąpieniem zagrożenia, o którym mowa w ust. 2, lub wypadku morskiego.</i>
20.	Art. 1 pkt 9 (art. 11 ust. 1 dyrektywy 98/41)	9) art. 11 otrzymuje brzmienie: "Artykuł 11 1. Do celów niniejszej dyrektywy wymagane dane są gromadzone i rejestrowane w sposób pozwalający uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu na lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku. 2. Należy unikać mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach.";	T	Art. 1 pkt 20 UZUB M (art. 104 ust. 1 pkt 1 UBM)	„Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1 i 2, jest obowiązany do: 1) <i>wprowadzenia procedur rejestracji informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2 zapewniających, że informacje te będą przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego w sposób dokładny i terminowy oraz pozwalających uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku i mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach;</i>
21.	Art. 1 pkt 10 (art. 11a dyrektywy 98/41)	10) dodaje się artykuł w brzmieniu: "Artykuł 11a 1. Przetwarzanie danych osobowych na podstawie niniejszej dyrektywy odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679. 2. Przetwarzanie danych osobowych przez instytucje i organy Unii na podstawie niniejszej dyrektywy, na przykład w pojedynczym punkcie kontaktowym i w systemie SafeSeaNet, odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady	T	art. 1 pkt 20 i 21 UZUB M (art. 104 ust. 4 oraz 104a ust. 3 UBM)	4. <i>Armatorek zapewnia, że informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie będą przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 oraz zostaną automatycznie i niezwłocznie usunięte po przekazaniu do pojedynczego punktu kontaktowego i bezpiecznym zakończeniu rejsu.</i> ”; 3. <i>Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2, nie mogą być przetwarzane w innym celu niż określony w art. 103 ust. 1 i</i>

		(WE) nr 45/2001.			<p><i>badanie wypadku morskiego oraz zostają automatycznie i niezwłocznie usunięte odpowiednio z Narodowego Systemu SafeSeaNet i z systemów informacyjnych podmiotów, o których mowa w ust. 2:</i></p> <p><i>1) po bezpiecznym zakończeniu rejsu, jednak nie później niż 60 dni po rozpoczęciu rejsu, jeżeli rejs nie został zakończony, albo</i></p> <p><i>2) w ciągu 24 godzin od zakończenia postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego, wszczętego w związku z wystąpieniem zagrożenia, o którym mowa w ust. 2, lub wypadku morskiego.</i></p>
22.	Art. 1 pkt 11 (art. 12 dyrektywy 98/41)	<p>11) art. 12 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"Artykuł 12</p> <p>1. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należyte uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 12a aktów delegowanych zmieniających niniejszą dyrektywę, aby, do celów niniejszej dyrektywy, nie stosować zmiany instrumentów międzynarodowych, o których mowa w art. 2.</p> <p>2. Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania zmiany danego instrumentu międzynarodowego.";</p>	N		

23.	Art. 1 pkt 12 (art. 12adyrek tywy 98/41)	<p>12) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>"Artykuł 12a</p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed</p>	N								
-----	---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

		upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.";				
24.	Art. 1 pkt 13 (art. 13 dyrektywy 98/41)	13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: "2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011. b) skreśla się ust. 3;	N			
25.	Art. 1 pkt 14 (art. 14a dyrektywy 98/41)	14) dodaje się artykuł w brzmieniu: "Artykuł 14a Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 22 grudnia 2026 r. Do dnia 22 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.".	N			
26.	Art. 2 (dyrektywy 2010/65)	Artykuł 2 Zmiany w załączniku do dyrektywy 2010/65/UE W części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE dodaje się punkt w brzmieniu: "7. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie Art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2 dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).".	N			
27.	Art. 3	Artykuł 3 Transpozycja 1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 21 grudnia 2019 r., przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują one	N			

		<p>Komisji tekst tych przepisów. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 21 grudnia 2019 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>				
28.	Art. 4	<p>Artykuł 4 Wejście w życie Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p>	N			
29.	Art. 5	<p>Artykuł 5 Adresaci Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.</p>	N			

**Tabelaryczne zestawienie projektowanych przepisów ustawy, które wykraczają poza cel wdrożenia prawa Unii Europejskiej
(ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI)**

do projektu *ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (UC 144)*

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
1.	Art. 2	<p>Art. 2. 1. Do inspekcji statków rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>2. Do postępowań administracyjnych i sądowych w sprawie decyzji wydanych w wyniku inspekcji statków, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	Przepis przejściowy. Nie wynika z przepisów UE.
2.	Art. 3	<p>Art. 3. Dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.</p>	Przepis przejściowy. Nie wynika z przepisów UE.
3.	Art. 4	<p>Art. 4. Do dnia 31 grudnia 2020 r. armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, może przekazywać informacje dotyczące osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych w postaci papierowej dyrektorowi urzędu morskogo właściwemu dla portu wypłynięcia statku, za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów portów.</p>	Przepis przejściowy. Nie wynika z przepisów UE.
4.	Art. 5	<p>Art. 5. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 4, art. 58 i art. 106 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 4, art. 58 i art. 106 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.</p>	Przepis przejściowy. Nie wynika z przepisów UE.

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

w zakresie objętym przedmiotem projektu *ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw*

		<p>2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.</p>	
5.	Art. 6	<p>Art. 6. 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków z budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 0,335 mln zł, w tym w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 2019 r. – 0,335mln zł; 2) 2020 r. – 0 mln zł; 3) 2021 r. – 0 mln zł; 4) 2022 r. – 0 mln zł; 5) 2023 r. – 0 mln zł; 6) 2024 r. – 0 mln zł; 7) 2025 r. – 0 mln zł; 8) 2026 r. – 0 mln zł. 9) 2027 r. – 0 mln zł. 10) 2028 r. – 0 mln zł. <p>2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na obniżeniu kosztów dostosowania systemów informatycznych do wymagań ustawy i przepisów o ochronie danych osobowych.</p> <p>3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu</p>	<p>Przepis zawierający regułę wydatkową. Przewidywane wydatki z budżetu państwa są konsekwencją wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich.</p>

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

w zakresie objętym przedmiotem projektu *ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw*

		wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.	
6.	Art. 7	Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.	Przepis końcowy. Termin wejścia w życie ustawy jest zgodny z terminem transpozycji dla państw członkowskich UE określonym w art. 3 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich oraz w art. 17 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego²⁾

Na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) terminy, zakres oraz tryb przeprowadzania inspekcji i audytów statku morskiego, zwanego dalej „statkiem”;
- 2) rodzaje i wzory certyfikatów statku.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do jachtów morskich.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającą zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3);
- 2) dyrektywę 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286);
- 3) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.);
- 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. UE L z 30.11.2017, str. 61).

§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) Kodeks HSC – Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS³⁾;
- 3) Kodeks SPS – Kodeks bezpieczeństwa statków specjalistycznych określony w prawidło 4 rozdziału II-1 Konwencji SOLAS⁴⁾;
- 4) Kodeks ISM – kodeks, o którym mowa w art. 5 pkt 34 ustawy;
- 5) statek towarowy – statek, o którym mowa w prawidło 2 rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 6) statek specjalistyczny – statek wyposażony w specjalne urządzenia związane z jego przeznaczeniem, przeznaczony lub używany do przewozu personelu specjalistycznego, znajdującego się na nim w związku z jego przeznaczeniem, niezależnie od załogi statku, którego liczba łącznie z pasażerami jest większa niż 12 osób;
- 7) jednostka szybka – statek określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS;
- 8) jednostka dynamicznie unoszona – statek posiadający możliwość poruszania się po powierzchni lub nad powierzchnią wody, którego charakterystyka różni się od charakterystyki statków wypornościowych, do których mają zastosowanie konwencje międzynarodowe;
- 9) krótka podróż morska – podróż, w czasie której statek nie oddala się na odległość większą niż 200 mil morskich od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie, a odległość pomiędzy portem, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia oraz podróż powrotna nie przekraczają 600 mil morskich, przy czym końcowym portem przeznaczenia jest ostatni odwiedzony w planowanej podróży port, z którego statek rozpoczyna podróż powrotną do portu, w którym ją rozpoczął;
- 10) żegluga międzynarodowa – żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem żeglugi uprawianej przez statki pasażerskie odbywające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa;
- 11) żegluga krajowa – żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;

³⁾ Rezolucja IMO MSC.97(73) Międzynarodowy Kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, 2000 (Kodeks HSC 2000) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

⁴⁾ Rezolucja IMO MSC.266(84) Kodeks bezpieczeństwa statków specjalistycznych, 2008 (Kodeks SPS 2008) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

- 12) żegluga przybrzeżna – żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 13) żegluga osłonięta – żeglugę na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Wiślanym, Zatoce Puckiej oraz części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej;
- 14) żegluga portowa – żeglugę w granicach portów, a także na akwenie od północnej granicy portu Szczecin do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4, na Kanale Piastowskim, Zalewie Kamińskim i cieśninie Dziwnie do pławy W2;
- 15) obszar morski – obszar morski, na którym mogą pływać statki pasażerskie klasy A, B, C lub D zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy;
- 16) nowy statek pasażerski w żegludze krajowej – statek pasażerski w żegludze krajowej, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r., przy czym za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 17) istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej – każdy statek pasażerski w żegludze krajowej, który nie jest nowym statkiem pasażerskim w żegludze krajowej;
- 18) nowy statek rybacki – statek rybacki, w sprawie którego:
 - a) w dniu 1 stycznia 1999 r. lub po tej dacie zawarto umowę dotyczącą budowy lub znaczącej przebudowy lub
 - b) przed dniem 1 stycznia 1999 r. zawarto umowę dotyczącą budowy lub znaczącej przebudowy i który został dostarczony nie wcześniej niż 3 lata po tej dacie, lub
 - c) nie istnieje umowa dotycząca budowy, a dnia 1 stycznia 1999 r. lub po tej dacie:
 - położono stępkę lub
 - rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem, lub
 - rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton lub jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 19) istniejący statek rybacki – każdy statek rybacki, który nie jest nowym statkiem rybackim.

Rozdział 2

Terminy przeprowadzania inspekcji i audytów

§ 4. 1. Inspekcję wstępną przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem żeglugi – na statku nowo wybudowanym, przebudowanym lub odbudowanym;
- 2) przed rozpoczęciem żeglugi na linii regularnej do portu państwa trzeciego lub w obszarze A pasażerskiej żeglugi krajowej przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski;
- 3) po utracie ważności certyfikatu w trakcie okresowego wyłączenia statku z eksploatacji, jeżeli wyłączenie to trwało co najmniej 1 rok;
- 4) w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską – po zmianie przynależności.

2. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a przepis ust. 5 nie ma zastosowania, organ inspekcyjny może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, o ile są spełnione następujące warunki:

- 1) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybki statek pasażerski spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznej eksploatacji;
 - 2) organ inspekcyjny dokona inspekcji wstępnej w terminie jednego miesiąca od dnia rozpoczęcia uprawiania żeglugi na linii regularnej przez ten statek.
3. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich organ inspekcyjny może zwrócić się do armatora z prośbą o dostarczenie, w terminie nie dłuższym niż 1 miesiąc przed dniem rozpoczęcia inspekcji wstępnej, dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny może postanowić o niestosowaniu niektórych wymogów lub procedur określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia, jeżeli były one stosowane podczas przeglądu lub inspekcji przeprowadzanej w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, o ile przestrzegane były właściwe procedury i wytyczne dotyczące przeglądów określone w HSSC lub procedury służące

osiągnięciu tego samego celu. W takim przypadku organ inspekcyjny zamieszcza odpowiednie informacje w systemie THETIS- EU.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny może nie przeprowadzać inspekcji wstępnej i uwzględnić inspekcje i przeglądy przeprowadzone uprzednio w odniesieniu do danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej szybkiego statku pasażerskiego, w celu dopuszczenia do uprawiania żeglugi na innej linii regularnej, o ile nowe warunki eksploatacji nie wymagają ich przeprowadzenia.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, na wniosek armatora organ inspekcyjny potwierdza z wyprzedzeniem możliwość uwzględnienia wcześniejszych przeglądów i inspekcji w nowych warunkach eksploatacyjnych.

§ 5. 1. Inspekcję roczną przeprowadza się corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem każdej daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po upływie tej daty.

2. Inspekcji rocznej nie przeprowadza się w roku, w którym została przeprowadzona inspekcja pośrednia.

§ 6. Inspekcję pośrednią przeprowadza się w okresie od trzech miesięcy przed upływem drugiej lub trzeciej daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po upływie tej daty.

§ 7. 1. Inspekcję odnowieniową przeprowadza się przed datą upływu ważności certyfikatu albo nie później niż w ciągu 1 roku od tej daty.

2. W przypadku gdy inspekcja odnowieniowa jest zakończona nie wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności certyfikatu, przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym certyfikacie.

3. W przypadku zakończenia inspekcji odnowieniowej po upływie ważności certyfikatu przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym certyfikacie.

4. W przypadku zakończenia inspekcji odnowieniowej w okresie powyżej trzech miesięcy przed datą upływu ważności certyfikatu nowa data rocznicowa będzie taka sama jak dzień i miesiąc zakończenia inspekcji.

§ 8. Inspekcję doraźną przeprowadza się pomiędzy innymi rodzajami inspekcji, w przypadkach określonych w art. 20 ust. 1 pkt 5 i ust. 2 ustawy.

§ 9. Inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej przeprowadza się corocznie, w okresie od czterech miesięcy przed inspekcją roczną do ośmiu miesięcy po inspekcji rocznej albo wstępnej.

§ 10. 1. Audyt wstępny przeprowadzany na statkach w celu uzyskania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego przeprowadza się w terminach określonych w § 4.

2. Audyt wstępny przeprowadzany u armatora w celu uzyskania dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem eksploatacji statku przez nowo powstałego armatora lub armatora nowo zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) po utracie ważności dokumentu zgodności w trakcie przerwy w eksploatacji statku przez armatora, jeżeli przerwa ta trwała co najmniej 1 rok;
- 3) po wycofaniu dokumentu zgodności przez organ inspekcyjny;
- 4) przed rozpoczęciem eksploatacji nowego typu statku przez armatora.

§ 11. Audyt roczny przeprowadza się corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem każdej daty rocznicowej dokumentu zgodności do trzech miesięcy po upływie tej daty.

§ 12. Audyt pośredni przeprowadza się pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

§ 13. 1. Audyt odnowieniowy przeprowadza się przed datą upływu ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

2. W przypadku gdy audyt odnowieniowy jest zakończony nie wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, przeprowadzenie audytu nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym dokumencie zgodności lub certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem.

3. W przypadku zakończenia audytu odnowieniowego po upływie ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, przeprowadzenie audytu nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym dokumencie zgodności lub certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem.

4. W przypadku zakończenia audytu odnowieniowego w okresie powyżej trzech miesięcy przed datą upływu ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowa data rocznicowa będzie taka sama jak dzień i miesiąc zakończenia audytu.

§ 14. Audyt dodatkowy przeprowadza się pomiędzy innymi rodzajami audytów w przypadku konieczności dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Rozdział 3

Zakres przeprowadzania inspekcji i audytów

§ 15. 1. Inspekcja wstępna obejmuje:

- 1) potwierdzenie zgodności z wymaganiami umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy;
- 2) potwierdzenie zgodności zasadniczych parametrów i oznakowania ze świadectwem pomiarowym i świadectwem wolnej burty;
- 3) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy, przeprowadzanych zgodnie z Wytycznymi do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC) określonymi w prawie 6 rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 4) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, innych niż określone w pkt 1;
- 5) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi;
- 6) sprawdzenie, czy na statku znajdują się oryginały certyfikatów potwierdzających wymogi, o których mowa w pkt 1–5, oraz kopia dokumentu zgodności.

2. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich inspekcja wstępna obejmuje dodatkowo czynności określone w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia.

§ 16. 1. Inspekcja roczna obejmuje sprawdzenie, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej i jest zgodny z wymaganiami określonymi w przepisach, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 1, 4 i 5.

2. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich inspekcja roczna i pośrednia obejmuje dodatkowo czynności określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 17. Inspekcja pośrednia obejmuje sprawdzenie elementów bezpieczeństwa statku niezbędnych do stwierdzenia, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej, wyłączając zmiany wynikające z eksploatacji statku, i jest zgodny z wymaganiami określonymi w przepisach, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, a w przypadku statków pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, również załącznika nr 2 do rozporządzenia.

§ 18. Inspekcja odnowieniowa obejmuje czynności określone w § 16.

§ 19. 1. Zakres inspekcji doraźnej obejmuje czynności zależne od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia tej inspekcji.

2. Organ inspekcyjny może zwolnić statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski z inspekcji doraźnej przeprowadzanej w przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski:

1) zmienia klasę lub

2) zmienia przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu przepisów Kodeksu ISM

–po uwzględnieniu inspekcji dokonanych poprzednio w odniesieniu do danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub danej szybki statek pasażerski oraz pod warunkiem że ta zmiana nie wpłynie na bezpieczeństwo eksploatacji tego statku.

§ 20. Zakres inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej obejmuje czynności określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia, aby zapewnić dalsze spełnianie przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski wszystkich wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji.

§ 21. 1. Audyt wstępny obejmuje ocenę zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem z celami określonymi w części A pkt 1.2 Kodeksu ISM.

2. Audyt wstępny przeprowadzany w celu uzyskania:

- 1) tymczasowego dokumentu zgodności lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem obejmuje potwierdzenie, że dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania Kodeksu ISM;
- 2) dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem obejmuje potwierdzenie, że system zarządzania bezpieczeństwem obowiązujący w siedzibie armatora i na statku funkcjonuje zgodnie z wymaganiami Kodeksu ISM, przy czym system zarządzania bezpieczeństwem powinien obowiązywać w siedzibie armatora oraz na co najmniej jednym statku z każdego typu statku eksploatowanego przez armatora od co najmniej trzech miesięcy.

3. Audyt wstępny przeprowadzany w celu uzyskania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem obejmuje dodatkowo sprawdzenie, czy dokument zgodności armatora eksploatującego dany statek ma zastosowanie dla danego typu statku.

§ 22. Audyt roczny obejmuje ocenę efektywności funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym weryfikację poprawności dokumentacji co najmniej jednego statku każdego typu, do którego ma zastosowanie dokument zgodności.

§ 23. Audyt pośredni obejmuje ocenę efektywności funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem na statku oraz stwierdzenie, czy zmiany wprowadzone do systemu zarządzania bezpieczeństwem są zgodne z wymaganiami Kodeksu ISM.

§ 24. Audyt odnowieniowy obejmuje ocenę wszystkich elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem i działalności armatora, do której odnoszą się wymagania Kodeksu ISM.

§ 25. Zakres audytu dodatkowego obejmuje czynności zależne od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia tego audytu.

Rozdział 4

Tryb przeprowadzania inspekcji i audytów

§ 26. 1. Inspekcje i audyty są przeprowadzane na wniosek armatora lub kapitana statku, z wyjątkiem inspekcji doraźnych i audytów dodatkowych, które są przeprowadzane na wniosek lub w wyniku decyzji podmiotów innych niż armator lub kapitan statku.

2. Statek zgłoszony przez armatora lub kapitana statku do inspekcji lub audytu powinien być przygotowany do sprawnego i bezpiecznego ich przeprowadzenia.

3. W trakcie przeprowadzania inspekcji lub audytu na statku powinien być obecny kapitan statku lub upoważniona przez niego osoba oraz załoga.

§ 27. 1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia lub stwierdzenia, że stan statku, jego stałych urządzeń lub wyposażenia nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w dokumentach klasyfikacyjnych, organ inspekcyjny rozszerza odpowiednio zakres inspekcji i zawiadamia o tym uznaną organizację oraz może zażądać przeprowadzenia przez tę organizację ponownego przeglądu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 ustawy.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia co do autentyczności certyfikatów, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 6, wystawionych przez:

- 1) właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej lub uznaną organizację – sprawdza się ich autentyczność na miejscu;
- 2) właściwe organy innych administracji – dokonuje się sprawdzenia ich autentyczności korespondencyjnie w państwie, które wystawiło certyfikat z upoważnienia właściwego organu administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, bez zatrzymania statku.

3. W przypadku stwierdzenia, że stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiadają danym zawartym we właściwym certyfikacie lub że statek nie jest zdalny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla statku lub znajdujących się na nim osób, lub statek ten nie będzie mógł odbywać żeglugi bez powodowania zagrożenia dla środowiska morskiego, jeżeli stwierdzone uszkodzenia lub braki nie zostaną trwale usunięte w porcie, gdzie zostały ujawnione, odpowiedni certyfikat zostaje zabrany ze statku, o czym powiadamia się odpowiednie władze państwa portu, w którym znajduje się statek.

§ 28. 1. Z przeprowadzonej inspekcji sporządza się protokół, który podpisują inspektor i kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona.

2. W przypadku inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, protokół z przeprowadzonej inspekcji zawiera informacje określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ... w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. ...).

3. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona oraz armator. Trzeci egzemplarz protokołu dołącza się do akt sprawy.

4. Do protokołu wpisuje się polecenia dla armatora oraz kapitana statku, wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji oraz wyznacza termin ich wykonania.

5. Kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona, może, przed podpisaniem protokołu, zgłosić organowi inspekcyjnemu pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.

6. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń protokołu organ inspekcyjny:

1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo

2) odmawia uwzględnienia zmian w protokole.

7. Kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona zgłasza na piśmie wykonanie poleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w sposób określony przez ten organ i w terminie przez niego wyznaczonym.

§ 29. 1. W celu przeprowadzenia audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem organ inspekcyjny wyznacza audytora wiodącego właściwie przeszkolonego i posiadającego kwalifikacje i umiejętności do przeprowadzenia weryfikacji zgodności z wymaganiami Kodeksu ISM, a w razie potrzeby – zespół audytorów.

2. Audytor wiodący albo zespół audytorów oceniają funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dokumentacji oraz obiektywnych, udokumentowanych obserwacji, a także dowodów dotyczących badanego systemu lub jego części.

§ 30. 1. Z przeprowadzonego audytu sporządza się raport, który podpisują audytor wiodący i armator lub przedstawiciel armatora, którym może być kapitan statku lub inna upoważniona osoba.

2. Przed sporządzeniem raportu audytor wiodący albo zespół audytorów odbywa spotkanie z armatorem lub jego przedstawicielem, podczas którego przedstawia obserwacje, niezgodności i duże niezgodności w rozumieniu przepisów Kodeksu ISM w celu wyjaśnienia wątpliwości i zapewnienia, że wyniki audytu zostały właściwie zrozumiane.

3. Raport sporządza się w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje armator lub jego przedstawiciel, a drugi dołącza się do akt sprawy.

4. Raport zawiera plan audytu oraz wnioski końcowe z audytu w postaci obserwacji, niezgodności i dużych niezgodności w rozumieniu przepisów Kodeksu ISM z wymaganiami tego Kodeksu.

5. W przypadku wykrycia niezgodności w rozumieniu przepisów Kodeksu ISM armator lub jego przedstawiciel zgłaszają na piśmie wykonanie działań korygujących mających na

celu wyeliminowanie przyczyny wykrytej niezgodności, zgodnie z opracowanym planem działań korygujących, w ustalonym z audytorem wiodącym terminie nieprzekraczającym 3 miesięcy od zakończenia audytu.

§ 31. Organ inspekcyjny odmawia wydania lub zatrzymuje dokument zgodności lub zabiera ze statku certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, jeżeli w siedzibie armatora lub na statku zostaną wykryte duże niezgodności w rozumieniu przepisów Kodeksu ISM z wymaganiami tego Kodeksu.

§ 32. 1. Jeżeli audyt potwierdzi, że:

- 1) armator jest nowo powstały lub
- 2) do dokumentu zgodności mają być dodane nowe typy statków, a system zarządzania bezpieczeństwem armatora jest zgodny z celami określonymi w części A pkt 1.2 Kodeksu ISM oraz armator przedstawi plan wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w pełni spełniającego wymagania Kodeksu ISM podczas okresu ważności tymczasowego dokumentu zgodności

– organ inspekcyjny może wydać tymczasowy dokument zgodności.

2. Jeżeli audyt potwierdzi, że:

- 1) statek jest nowo dostarczony lub
- 2) armator bierze odpowiedzialność za eksploatację statku, który jest nowym statkiem dla tego armatora, lub
- 3) statek zmienia przynależność z obcej na polską

– organ inspekcyjny może wydać tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.

§ 33. 1. Po przeprowadzeniu zakończonych wynikiem pozytywnym inspekcji lub audytu organ inspekcyjny wydaje certyfikaty, o których mowa w rozdziale 5, lub potwierdza ich ważność.

2. Certyfikaty wydaje się w trzech egzemplarzach, z wyjątkiem dokumentu zgodności, który wydaje się w dwóch egzemplarzach.

3. Oryginał certyfikatu otrzymuje kapitan statku, a kopie armator oraz organ inspekcyjny, z wyjątkiem dokumentu zgodności, którego oryginał otrzymuje armator, a kopię organ inspekcyjny.

Rozdział 5

Certyfikaty

§ 34. 1. Statek pasażerski lub inny statek o pojemności brutto (GT) powyżej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statku rybackiego, powinien posiadać:

- 1) tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres nieprzekraczający 6 miesięcy, z możliwością przedłużenia o kolejne 6 miesięcy w wyjątkowych sytuacjach, lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat;
- 2) kopię tymczasowego dokumentu zgodności wystawionego na okres nieprzekraczający 1 roku lub kopię dokumentu zgodności wystawionego na okres nieprzekraczający 5 lat.

2. Statek pasażerski uprawiający żeglugę międzynarodową oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) – wystawiony na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 3) wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego sporządzony zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS;
- 4) plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 7.3 rozdziału V Konwencji SOLAS.

3. Statek towarowy oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia (formularz C) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany;
- 2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

4. Jednostka szybka oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany;
- 2) pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej – wystawione na okres nieprzekraczający 5 lat;

3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

5. Jednostka dynamicznie unoszona oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać:

- 1) certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej – wystawiony na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 2) pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – wystawione na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

6. Statek specjalistyczny o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i większej oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

- 1) odpowiednio certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego lub statku towarowego;
- 2) certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia (formularz SPS) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzany;
- 3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

7. Certyfikat zwolnienia wystawia się na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi.

8. Wzory dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności, certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem określa Kodeks ISM.

9. Wzory certyfikatu zwolnienia, certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) oraz certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia (formularz C) określa Konwencja SOLAS.

10. Wzory certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej określa Kodeks HSC.

11. Wzór certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia (formularz SPS) określa Kodeks SPS.

12. Wzory certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej oraz pozwolenia na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

13. Wzór wykazu ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 35. 1. Nowy statek pasażerski w żegludze krajowej lub istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej o długości 24 m i większej, uprawiający pasażerską żeglugę krajową, powinien posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej wraz z wykazem wyposażenia (formularz K), wystawiany na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 2) certyfikat zwolnienia statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej wystawiany na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi – jeżeli został wystawiony.

2. Ważność certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, może zostać przedłużona przez organ inspekcyjny o 30 dni od dnia upływu okresu jego ważności. W takim przypadku nowy okres ważności certyfikatu liczy się od dnia upływu daty jego ważności przed przedłużeniem.

3. Wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

4. Szybki statek pasażerski w żegludze krajowej powinien posiadać dokumenty, o których mowa w § 34 ust. 4. Pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej powinno określać warunki eksploatacyjne oraz ograniczenia operacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi, uzgodnione z właściwymi organami administracji państwa przyjmującego.

§ 36. 1. Prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, uprawiający żeglugę na linii regularnej, oprócz dokumentów określonych w § 32 ust. 2 albo w § 33, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Organ inspekcyjny wydaje certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego po przeprowadzeniu czynności określonych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia. Certyfikat pozostaje ważny tak długo, jak długo statek pływa w obszarze o tej samej lub niższej wartości znaczącej wysokości fali.

3. Organ inspekcyjny uznaje certyfikat wydany przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej potwierdzający spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski za równoważny certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

4. Organ inspekcyjny uznaje certyfikat wydany przez państwo inne niż określone w ust. 3 potwierdzający spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski za równoważny certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

5. Wydanie lub uznanie dla promu pasażerskiego typu ro-ro uprawiającego żeglugę na linii regularnej certyfikatu zwolnienia, o którym mowa w § 34 ust. 2 pkt 2, powinno zostać poprzedzone wyjaśnieniem występujących zastrzeżeń dotyczących zasadności wydania tego certyfikatu, w drodze ustaleń z właściwym państwem przyjmującym lub administracją państwa bandery.

§ 37. 1. Statek rybacki o długości co najmniej 24 m powinien posiadać:

- 1) certyfikat zgodności statku rybackiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz F) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzany;
- 2) certyfikat zwolnienia statku rybackiego – jeżeli został wystawiony.

2. Wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 38. 1. Statki inne niż wymienione w § 34–37 powinny posiadać odpowiednio:

- 1) kartę bezpieczeństwa – wystawioną na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzaną;
- 2) kartę bezpieczeństwa na podróż jednorazową;
- 3) kartę bezpieczeństwa „Ł”, którą wydaje się dla statków małych o prostej budowie, uprawiających żeglugę krajową – wystawianą na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzaną;
- 4) certyfikat zwolnienia statku nieobjętego umowami międzynarodowymi wystawiany na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi – jeżeli został wystawiony.

2. Wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3. Statek towarowy o pojemności brutto (GT) od 300 do 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową, oprócz certyfikatów określonych w ust. 1, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego, wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany, wraz z wykazem wyposażenia w urządzenia radiowe (formularz R), którego wzór określa Konwencja SOLAS.

§ 39. Okresy ważności certyfikatów, o których mowa w § 34 i § 38, mogą być przedłużone:

- 1) do maksymalnego możliwego okresu ważności danego rodzaju certyfikatu w przypadkach określonych w prawie 14 lit. c rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 2) do 5 miesięcy w przypadkach określonych w prawie 14 lit. d rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 3) do 3 miesięcy w przypadkach określonych w prawie 14 lit. e rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 4) do 1 miesiąca w przypadkach określonych w prawie 14 lit. f rozdziału I Konwencji SOLAS.

Rozdział 6

Przepis końcowy

§ 40. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.⁵⁾

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, zmierza do wykonania upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie terminów, zakresu oraz trybu przeprowadzania inspekcji i audytów statku morskiego, jak również rodzajów i wzorów certyfikatów statku morskiego.

Inspekcje i audyty są elementami systemu inspekcyjnego państwa bandery. Zakres inspekcji obejmuje budowę statku, jego stałe urządzenia i wyposażenie. Są one przeprowadzane zgodnie ze zharmonizowanym system nadzoru i certyfikacji (HSSC) ustanowionym przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Audyty obejmują weryfikację zarządzania bezpieczną eksploatacją statku na podstawie Kodeksu ISM, obowiązującego na poziomie wspólnotowym w związku z rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz. Urz. UE L 64 z 04.03.2006, str. 1, z późn. zm.).

Rozdział 1 projektu rozporządzenia określa zakres przedmiotowy i zakres stosowania projektu rozporządzenia, jak również definicje użytych w nim określeń. Z zakresu projektowanego rozporządzenia zostały wyłączone jachty morskie, ponieważ, mając na uwadze przejrzystość przepisów dla tego typu jednostek, wydane zostało oddzielne rozporządzenie w sprawie inspekcji i certyfikatów jachtów morskich.

Rozdział 2 określa terminy przeprowadzania wszystkich rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 20 ust. 1 ustawy, oraz audytów, o których mowa w art. 22 ustawy. Inspekcję wstępną i audyt wstępny przeprowadza się wówczas, kiedy statek (lub w przypadku określonym w § 10 ust. 2 projektu rozporządzenia – armator) uzyskuje dany certyfikat po raz pierwszy lub uzyskuje nowy certyfikat po utracie ważności w czasie wyłączenia statku z eksploatacji lub przerwy w eksploatacji statków. Powyższe jest odzwierciedlone w przepisach § 4 dla inspekcji i § 10 dla audytów. Inspekcję roczną i audyt roczny przeprowadza się co roku w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po tej dacie (§ 5 i § 11 projektu rozporządzenia). Inspekcja pośrednia jest przeprowadzana w okresie od trzech miesięcy przed upływem drugiej lub trzeciej daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po tej dacie (§ 6 projektu rozporządzenia), zaś audyt pośredni – pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową (§ 12 projektu rozporządzenia). Inspekcja odnowieniowa i audyt odnowieniowy odbywają się przed odnowieniem certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem jego ważności (§ 7 i § 13 projektu rozporządzenia). Inspekcja doraźna i audyt dodatkowy są przeprowadzane pomiędzy inspekcjami i audytami (§ 8 i § 14 projektu rozporządzenia).

Mając na uwadze potrzebę wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE, projekt rozporządzenia określa również terminy przeprowadzania inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej (art. 20 ust. 1 pkt 6 ustawy). Takie inspekcje przeprowadza się (zgodnie z § 9) corocznie, w okresie od czterech miesięcy przed inspekcją roczną albo wstępną do ośmiu miesięcy po tej inspekcji.

Rozdział 3 określa zakres przeprowadzania inspekcji i audytów. Zgodnie z § 15 inspekcja wstępna obejmuje kompleksową weryfikację, czy statek spełnia wymagania przepisów krajowych i międzynarodowych. Za inne umowy międzynarodowe (§ 15 ust. 1 pkt 4 projektu rozporządzenia) uważa się w szczególności konwencje dotyczące obsady statku (STCW) i konwencje MOP. Przepisy wykonawcze, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 5 projektu rozporządzenia, oznaczają wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi; do czasu wydania odpowiednich przepisów stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2002 r. w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. poz. 679). Inspekcja roczna (§ 16 projektu rozporządzenia) i inspekcja pośrednia (§ 17 projektu rozporządzenia) mają na celu ustalenie, czy stan statku nie uległ zmianie w stosunku do stanu stwierdzonego podczas inspekcji wstępnej. Celem inspekcji odnowieniowej jest wydanie nowego certyfikatu (§ 18 projektu rozporządzenia). Zakres inspekcji w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej (§ 20) obejmuje czynności określone w załączniku nr 3 do projektu rozporządzenia oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach nr 1 i 2 do projektu rozporządzenia.

Zgodnie z § 21 projektu rozporządzenia audyt wstępny obejmuje weryfikację zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem na statku lub u armatora z Kodeksem ISM w celu wydania odpowiednio certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności. Audyt roczny obejmuje potwierdzenie ważności dokumentu zgodności (§ 22 projektu rozporządzenia), a audyt pośredni – potwierdzenie ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (§ 23 projektu rozporządzenia). Zakres audytu odnowieniowego obejmuje kompleksową weryfikację systemu zarządzania bezpieczeństwem (§ 24 projektu rozporządzenia). Zakres inspekcji doraźnej (§ 19 projektu rozporządzenia) i audytu dodatkowego (§ 25 projektu rozporządzenia) zależy od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia inspekcji lub audytu.

Rozdział 4 określa tryb przeprowadzania inspekcji i audytów. Zgodnie z § 26 projektu rozporządzenia inspekcje i audyty przeprowadza się na wniosek armatora lub kapitana statku, z wyjątkiem niektórych inspekcji doraźnych i audytów dodatkowych. Przygotowanie do inspekcji lub audytu reguluje § 26 projektu rozporządzenia. § 27 projektu rozporządzenia określa postępowanie w przypadku podejrzenia lub stwierdzenia, że stan statku nie spełnia stosownych wymagań; jeśli statek nie jest zdolny do wyjścia w morze bez powodowania zagrożenia, certyfikat tego statku zabiera się z burty, potwierdzając ten fakt na piśmie. Tryb

przeprowadzania inspekcji i audytów obejmuje ponadto sporządzenie protokołu z inspekcji (§ 28 projektu rozporządzenia) lub raportu z audytu (§ 30 projektu rozporządzenia) i wydanie certyfikatów (§ 33 projektu rozporządzenia). Zgodnie z § 33 projektu rozporządzenia certyfikaty wydaje się w trzech kopiach, z wyjątkiem dokumentu zgodności, który wydaje się w dwóch kopiach. § 32 określa okoliczności, które pozwalają na wydanie tymczasowego dokumentu zgodności lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

Pojęcia „niezgodności” i „dużej niezgodności” zastosowane w § 30 ust. 4 i w § 31 projektu rozporządzenia są zdefiniowane w rozporządzeniu (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95. Niezgodność oznacza spostrzeżoną sytuację, w której obiektywne dowody wskazują na niespełnienie określonego wymogu. Duża niezgodność to możliwe do zidentyfikowania odstępstwo, które stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa personelu lub statku lub poważnie zagraża środowisku i wymaga niezwłocznego podjęcia działań korygujących oraz wiąże się z brakiem efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu.

Rozdział 5 określa rodzaje certyfikatów statku dla poszczególnych typów statków, mając na uwadze postanowienia przepisów międzynarodowych. § 39 projektu rozporządzenia określa, w jakich sytuacjach można przedłużyć ważność certyfikatów i na jaki okres.

Użyte w projekcie rozporządzenia pojęcie długości statku rybackiego oznacza długość pomiarową.

Rozdział 6 zawiera przepis końcowy, w którym proponuje się, żeby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem 21 grudnia 2019 r., co wynika z terminu wejścia w życie przepisów dyrektywy 2017/2110/UE (§ 40 projektu rozporządzenia).

Załączniki do projektu rozporządzenia zawierają szczegółowy wykaz czynności stanowiących zakres inspekcji na statkach pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statkach pasażerskich oraz wzory certyfikatów jednostki dynamicznie unoszonej, statku pasażerskiego, statku rybackiego i statku nieobjętego umowami międzynarodowymi, opracowane zgodnie z przepisami projektu rozporządzenia.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na działalność mikro przedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, e-mail: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.04.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...).</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Celem projektu jest uzupełnienie regulacji ustawowych poprzez szczegółowe określenie terminów, trybu i zakresu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów statku morskiego, jak również rodzajów i wzorów certyfikatów statku morskiego. Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika z potrzeby transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE. Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy tej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r.

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

Inspekcje i audyty są elementami systemu inspekcyjnego państwa bandery. Zgodnie z art. 18 ust. 1 oraz art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim statki morskie podlegają inspekcjom państwa bandery oraz audytom w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Mając za podstawę postanowienia przepisów międzynarodowych, projektowane rozporządzenie określać będzie rozwiązania w zakresie terminów, trybu oraz zakresu przeprowadzania inspekcji i audytów, jak również rodzajów i wzorów certyfikatów statku dla poszczególnych typów statków.

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

Kwestie dotyczące inspekcji i audytów zostały uregulowane na poziomie międzynarodowym. Wykonywane przez państwa UE inspekcje są przeprowadzane zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC) określonym w prawie 6 rozdziału I Konwencji SOLAS. Z kolei wykonywane przez państwa UE audyty są przeprowadzane na podstawie kodeksu ISM, o którym mowa w prawie 1 rozdziału IX Konwencji SOLAS. Kodeks ISM został również wprowadzony do stosowania na poziomie UE rozporządzeniem (WE) nr 336/2006 z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95. W rezultacie państwa członkowskie, realizując zadania związane z wykonywaniem inspekcji i audytów, stosują te same zasady określone instrumentami prawa międzynarodowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	3	Dane własne	Przeprowadzanie audytów oraz inspekcji państwa bandery zgodnie z przepisami rozporządzenia
Uznane organizacje	7	Dane własne	Przeprowadzanie inspekcji w

JST								
Źródła finansowania								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.								

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne: ...

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z chwilą jego wejścia w życie.

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

Monitoring będzie odbywać się na bieżąco poprzez analizę przyczyn odnotowanych wypadków morskich.

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

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

SZCZEGÓŁOWE WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW UPRAWIAJĄCYCH ŻEGLUGĘ NA LINII REGULARNEJ

Podczas inspekcji wstępnej weryfikuje się następujące elementy:

- 1) czy przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski kapitanowi przekazano odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów wspomaganie żeglugi oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu żeglugi oraz czy wykorzystuje on nawigacyjne systemy wspomaganie żeglugi oraz systemy informacyjne ustanowione przez państwa członkowskie;
- 2) czy są stosowane odpowiednie przepisy pkt 2-6 okólnika MSC 699 z dnia 17 lipca 1995 r. „Poprawione wytyczne odnośnie do instrukcji bezpieczeństwa pasażerów”;
- 3) czy w łatwo dostępnym miejscu jest wywieszona tabela z rozkładem pracy na statku zawierająca:
 - a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie;
 - b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;
- 4) czy kapitan nie jest ograniczany w podejmowaniu decyzji, które zgodnie z jego fachową oceną są niezbędne do bezpiecznej żeglugi i pracy, szczególnie przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;
- 5) czy kapitan prowadzi zapisy czynności nawigacyjnych oraz zdarzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi;
- 6) czy wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia furt oraz połączonych z nimi płyt kadłuba mogące wpływać na integralność statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego oraz wszelkie uchybienia w układach zabezpieczających takie furty są

niezwłocznie zgłaszane zarówno administracji państwa bandery, jak i państwu portu, oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymogami;

7) czy przed wyruszeniem w rejs statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego jest dostępny aktualny plan podróży oraz czy w trakcie przygotowywania takiego planu są w pełni uwzględnione wytyczne ustalone w rezolucji Zgromadzenia IMO A.893(21) z dnia 25 listopada 1999 r. „Wytyczne planowania podróży”;

8) czy są przekazywane do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz czy informacje takie są udostępniane w formach odpowiednich dla osób słabowidzących.

Załącznik nr 2

PROCEDURY STOSOWANE W ODNIESIENIU DO INSPEKCJI

1. Celem inspekcji jest zapewnienie, aby spełnione były wymogi ustawowe wydane przez państwo bandery lub w jego imieniu, w szczególności związane z konstrukcją statku, niezatapialnością i statecznością, urządzeniami maszynowymi i instalacjami elektrycznymi, załadunkiem i statecznością, ochroną przeciwpożarową, maksymalną liczbą pasażerów, środkami ratunkowymi i przewozem towarów niebezpiecznych, radiokomunikacją i nawigacją. W tym celu inspekcje obejmują:

- uruchamianie generatora awaryjnego,
- inspekcję świateł awaryjnych,
- inspekcję awaryjnych źródeł zasilania instalacji radiowej,
- sprawdzenie działania publicznego systemu powiadamiania,
- ćwiczenie pożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,
- funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej w działaniu,
- sprawdzenie działania urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów,
- sprawdzenie działania zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem klap pożarowych,
- sprawdzenie działania systemów wykrywania pożaru i alarmowych,
- sprawdzenie działania właściwego zamykania drzwi pożarowych,
- działanie pomp zęzowych,
- zamykanie wodoszczelnych wrót grodziowych, zarówno z miejsca, jak i zdalnie,
- sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez głównych członków załogi,

- opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie i sprawdzanie działania ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na miejscach składowania na pokładzie,

- sprawdzenie, czy wszystkie łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze odpowiadają spisowi inwentarza,

- sprawdzenie działania głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.

2. Inspekcje koncentrują się na sprawdzeniu znajomości wśród członków załogi i umiejętności skutecznego przestrzegania przez nich procedur bezpieczeństwa, procedur awaryjnych, konserwacji, praktyk działania, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pracy na mostku oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność marynarzy do rozumienia oraz, w stosownych przypadkach, wydawania komend i poleceń oraz ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:

- szkolenia panowania nad tłumem,

- szkolenia zapoznawczego,

- szkolenia bezpieczeństwa dla personelu udzielającego w sytuacjach zagrożenia bezpośredniej pomocy pasażerom w przestrzeniach pasażerskich, a w szczególności osobom starszym i niepełnosprawnym,

- szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.

Inspekcja obejmuje ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, szczególnie personelu wachtowego.

3. Świadczenia kompetencji członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.).

Załącznik nr 3

PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI W TRAKCIE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA LINII REGULARNEJ

Przeprowadzając inspekcje w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, sprawdza się następujące elementy:

1. Informacje dotyczące pasażerów

Czy liczba pasażerów, dla której statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski (dalej zwane „statkiem”) ma certyfikat, nie została przekroczona oraz czy rejestracja informacji o pasażerach jest zgodna z dyrektywą Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 127). Jak są przekazywane kapitanowi informacje o całkowitej liczbie pasażerów oraz, w stosownych przypadkach, w jaki sposób pasażerowie dokonujący podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w rejsie powrotnym.

2. Informacje o ładunku i stateczności

Czy są zainstalowane i używane, w stosownych przypadkach, wiarygodne wskaźniki zanurzenia. Czy podjęto środki w celu zapewnienia, aby statek nie był przeciążony, a odpowiednia podziałowa wodnica ładunkowa nie znajdowała się pod wodą. Czy ocena ładunku i stateczności jest przeprowadzana zgodnie z wymogami. Czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, w przypadkach gdy jest to wymagane, a wyniki są przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stateczności. Czy plany zabezpieczenia niezatapialności są stale uwidocznione i czy dla oficerów statku są dostępne broszury zawierające informacje o zabezpieczeniu niezatapialności.

3. Bezpieczeństwo na morzu

Czy jest przestrzegana procedura przed opuszczeniem nabrzeża zapewniająca, aby statek był bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie wodoszczelne oraz strugoszczelne furty są zamknięte. Czy wszystkie wrota na pokładzie pojazdownym są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo,

jak to jest konieczne w celu zamknięcia furty dziobowej; należy sprawdzić działania układów zamykania furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz działania lampek sygnalizacyjnych i telewizyjnego systemu nadzoru pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym. Wszelkie zakłócenia w działaniu lampek sygnalizacyjnych, szczególnie wyłączników przy furtach, powinny być ustalane i zgłaszane.

4. Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa

Czy forma rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszenia instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych jest podana w odpowiednim języku lub językach. Czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości w momencie rozpoczęcia rejsu i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp.

5. Zapisy w dzienniku okrętowym

Czy dziennik okrętowy jest sprawdzany w celu zapewnienia, aby dokonywane były zapisy dotyczące zamknięcia furt dziobowych, rufowych i innych furt wodoszczelnych i strugoszczelnych, ćwiczeń dotyczących wrót wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej, sprawdzania działania urządzenia sterowego itp. Czy są dokonywane także zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stateczności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi.

6. Towary niebezpieczne

Czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odpowiednimi przepisami, w szczególności czy na statku znajduje się deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie; czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, sztauowane, zabezpieczone i rozdzielone.

Czy pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznaczone i zabezpieczone. Czy w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających jest dostępna na lądzie kopia odnośnego manifestu lub planu sztauowania. Czy kapitan jest świadomy wymogów dotyczących powiadamiania, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej

dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. L 208 z 05.08.2002, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12), oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak również zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich. Czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy intensywność wentylacji jest zwiększana, gdy silniki pojazdów są uruchomione, oraz czy na mostku nawigacyjnym jest dostępna jakaś forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego.

7. Zabezpieczanie przewożonych pojazdów

W jaki sposób zabezpieczone są przewożone pojazdy: czy za pomocą bloków do sztauowania, czy mocowań indywidualnych. Czy jest dostępna dostateczna liczba zaczepów. W jaki sposób zabezpieczane są przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe. Metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie. Czy statek posiada poradnik mocowania ładunków.

8. Pokłady pojazdowe

Czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że można zaobserwować przemieszczenie się pojazdów w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów. Czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszane ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu.

9. Zamknięcie furt wodoszczelnych

Czy jest przestrzegana procedura ustanowiona w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do furt wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej. Czy są przeprowadzane wymagane ćwiczenia. Czy sterowanie furtami wodoszczelnymi z mostku jest utrzymywane, w miarę możliwości, w trybie „z miejsca”. Czy furty są utrzymywane w położeniu zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej. Czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać furty, i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym używaniem.

10. Patrole przeciwpożarowe

Czy jest prowadzone skuteczne patrolowanie, tak aby można było łatwo wykryć każde pojawienie się ognia. Powinno to obejmować przestrzenie specjalnej kategorii, gdzie nie są

zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i systemy alarmowe. Przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w pkt 8.

11. Komunikacja w sytuacji awaryjnej

Czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania, mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej, oraz zapewnienie ich dostępności oraz możliwości porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację któregokolwiek z poniższych czynników:

a)język lub języki, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie;

b) prawdopodobieństwo, że umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, w celu udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, jeżeli pasażer i członek załogi nie posługują się wspólnym językiem;

c)ewentualna potrzeba porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (na przykład przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwrócenie uwagi na położenie instrukcji, miejsc zbiórek, urządzeń ratujących życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne nie jest możliwe);

d) czy pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku ojczystym lub językach ojczystych;

e)języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej, lub ćwiczenia służące do przekazania pasażerom zasadniczych wskazówek oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy.

12. Wspólny język roboczy członków załogi

Czy jest ustalony wspólny język roboczy, zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa, oraz czy ten język roboczy jest odnotowany w dzienniku okrętowym.

13. Wyposażenie bezpieczeństwa

Czy urządzenia ratujące życie i urządzenia przeciwpożarowe, włączając w to drzwi przeciwpożarowe i inne elementy konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo skontrolowane, są właściwie utrzymywane. Czy plany ochrony przeciwpożarowej są

stale uwidocznione lub czy broszury zawierające równoważne informacje są dostępne dla oficerów statku. Czy rozmieszczenie pasów ratunkowych jest odpowiednie oraz czy można łatwo ustalić rozmieszczenie pasów ratunkowych dla dzieci. Czy załadunek pojazdów nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które to czujniki mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych.

14. Sprzęt nawigacyjny i radiowy

Czy sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z radiopławami (EPIRB), są sprawne.

15. Dodatkowe oświetlenie awaryjne

Czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy, i czy jest prowadzony rejestr uchybień.

16. Środki ewakuacji

Czy środki ewakuacji, w tym drogi ewakuacji, są oznaczone w sposób zgodny z odpowiednimi wymogami i oświetlone zarówno z głównych, jak i z awaryjnych źródeł zasilania. Czy są przyjęte środki w celu utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi ewakuacji przecinają pokłady pojazdowe lub przez nie przechodzą. Czy wyjścia, a szczególnie wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane.

17. Czystość pomieszczeń maszynowni

Czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości zgodnie z procedurami konserwacji.

18. Usuwanie śmieci

Czy ustalenia dotyczące postępowania ze śmieciami i ich usuwania są odpowiednie.

19. Planowa konserwacja

Czy wszyscy armatorzy zapewniają określoną obsługę techniczną, w systemie planowej konserwacji, w odniesieniu do wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to furty dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, obejmujące jednak również konserwację pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego. Czy istnieją plany okresowych przeglądów wszystkich

elementów, tak aby zapewnić utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Czy istnieją procedury odnotowywania uchybień i potwierdzania ich prawidłowego usunięcia, tak aby kapitan i wyznaczona osoba na łodzi wchodząca w skład zarządu armatora byli świadomi istniejących uchybień oraz byli powiadamiani o ich usunięciu w określonym terminie. Czy okresowe sprawdzenie działania układów zamykających wrota dziobowe i furty dziobowe obejmuje wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie szpigaty w przestrzeniach pomiędzy furtą dziobową a wrotami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

20. Odbywanie rejsu

W czasie rejsu należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepelnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc siedzących. Konieczne jest również sprawdzenie, czy pokład pojazdowy został opróżniony z pasażerów przed wyjściem statku w morze, i czy nie mają oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA
JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ
DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT
CONSTRUCTION AND EQUIPMENT CERTIFICATE**

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ (Rezolucja A.373(10))
CODE OF SAFETY FOR DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT (Resolution A.373(10))

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa jednostki:
Name of craft:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Nr IMO:
IMO No.:

Port macierzysty:
Port of registry:

Typ jednostki:
Type of craft:

Data położenia stępki lub osiągnięcia podobnego stadium budowy lub
rozpoczęcia znacznej przebudowy jednostki:
*Date at which the craft's keel was laid or the craft was at a similar stage of
construction or a major conversion was commenced:*

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

1. Wyżej wymieniona jednostka została poddana inspekcji zgodnie z odpowiednimi wymaganiami Kodeksu bezpieczeństwa dla jednostki dynamicznie unoszonej.
That the above-mentioned craft has been duly surveyed in accordance with the applicable provisions of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.
2. Inspekcja wykazała, że jednostka spełnia odpowiednie postanowienia Kodeksu pod względem:
That the survey showed that the craft complied with the relevant provisions of the Code as regards:
 - 2.1. konstrukcji kadłuba, silników głównych, mechanizmów oraz systemów pomocniczych;
the structure, main and auxiliary machinery and systems;
 - 2.2. pływalności, stateczności i podziału grodziowego;
the buoyancy, stability and subdivision;
 - 2.3. obsługi, sterowności i osiągnięć.
the handling, controllability and performance.

3. Na jednostce znajdują się środki ratunkowe dla całkowitej liczby osób, jak następuje:
That the life-saving appliances are provided for a total number of persons and no more as follows:

..... tratw ratunkowych mogących pomieścić: osób;
liferafts capable of accommodating: persons;

..... kół ratunkowych;
lifebuoys;

..... pasów ratunkowych.
lifejackets.

4. Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w odniesieniu do instalacji radiowej, jak następuje (producent/typ):
That the craft complied with the requirements of the Code as regards radio installation, as follows (maker/type):

.....
.....
.....

5. Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w zakresie urządzeń ochrony przeciwpożarowej, wykrywczych i gaśniczych oraz jest zaopatrzona w urządzenia nawigacyjne, światła i znaki nawigacyjne, urządzenia do nadawania sygnałów wzywania pomocy zgodnie z postanowieniami Kodeksu oraz obowiązującej Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
That the craft complied with the requirements of the Code as regards fire prevention, fire detecting and fire-extinguishing appliances and was provided with navigational instruments, navigation lights and shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Code and also the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, in force.

6. Plany oraz dane techniczne odnoszące się do projektu, konstrukcji i wyposażenia związane z bezpieczną eksploatacją jednostki są zgodne z wymaganiami Kodeksu.
That the maintenance schedule and the technical information for design, construction and equipment related to the safe operation of the craft is in accordance with the requirements of the Code.

7. Pod wszystkimi innymi względami jednostka spełnia wymagania Kodeksu, jeśli wymagania te mają zastosowanie.
That in all other respects the craft complied with the requirements of the Code so far as these requirements apply thereto.

Niniejszy certyfikat jest ważny do:

This Certificate is valid until:

Data zakończenia inspekcji, na podstawie której został wydany niniejszy certyfikat:

Completion date of the survey on which this Certificate is based:

Wydany w:

Issued at:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**POZWOLENIE NA EKSPLOATACJĘ
JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ
DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT PERMIT TO OPERATE**

nr / No.:

wydane na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ (Rezolucja A.373(10))
CODE OF SAFETY FOR DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT (Resolution A.373(10))

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa jednostki:
Name of craft:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Nr IMO:
IMO No.:

Port macierzysty:
Port of registry:

Armator:
Craft's operator:

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

wyżej wymieniona jednostka może być eksploatowana na podstawie tego pozwolenia tylko wtedy, kiedy ważny jest certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej.
that the above-mentioned craft can be operated under this permit only when the Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate remains valid.

Obszar eksploatacji:
Area of operation:
.....
.....

Warunki eksploatacji i ograniczenia:
Operating conditions and limitations:
.....
.....

Niniejsze pozwolenie jest ważne do:
This Permit is valid until:

Wydane w:
Issued at:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczeńć / Seal

.....
Podpis / Signature
Załącznik nr 5



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO
W PASAŻERSKIEJ ŻEGLUDZE KRAJOWEJ
PASSENGER SHIP ENGAGED IN DOMESTIC VOYAGES
SAFETY CERTIFICATE**

Niniejszy certyfikat należy uzupełnić wykazem wyposażenia (formularz K)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form K)

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

**art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)**

*Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety
(Journal of Laws 2018 item 181, as amended)*

**oraz potwierdzający zgodność poniższego statku z postanowieniami
*and confirming compliancy of the vessel hereafter with the provisions of***

**DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/45/WE Z DNIA 6 MAJA 2009 R.
*DIRECTIVE 2009/45/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 MAY 2009***

**W SPRAWIE REGUŁ I NORM BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW PASAŻERSKICH
*ON SAFETY RULES AND STANDARDS FOR PASSENGER SHIPS***

**W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
*UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND***

przez / by

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Liczba pasażerów <i>Number of passengers</i>

Numer IMO¹:
IMO number¹:

Długość:
Length:

Pojemność brutto:
Gross tonnage:

Data położenia stępki lub osiągnięcia podobnego stadium budowy statku:
Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction:

Data inspekcji wstępnej:
Date of initial survey:

Obszary, na których statek jest uprawniony do żeglugi (prawidło IV/2 SOLAS): A1 / A2 / A3 / A4²

¹ Numer Identyfikacyjny IMO zgodny z Rezolucją A.600(15), jeśli ma zastosowanie. / *IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15), if any.*

Sea areas in which the ship is certified to operate (SOLAS Regulation IV/2): A1 / A2 / A3 / A4²

Klasa statku stosownie do obszarów, na których statek jest upoważniony do żeglugi: A / B / C / D²
Class of ship in accordance with the sea area in which the ship is certified to operate: A / B / C / D²

z uwzględnieniem następujących ograniczeń lub wymagań dodatkowych³
subject to following restrictions or additional requirements²

.....

Minimalna bezpieczna obsługa statku / <i>Minimum safe manning</i>		
Stanowisko / <i>Capacity</i>	Dyplom lub świadectwo / <i>Certificate</i>	Liczba osób / <i>No. of persons</i>
Kapitan / <i>Master</i>		
Oficerowie pokładowi / <i>Deck officers</i>		
Starszy mechanik / <i>Chief engineer</i>		
Oficerowie mechanicy / <i>Engineer officers</i>		
Radiooperator / <i>Radio operator</i>		
Marynarze pokładowi / <i>Deck ratings</i>		
Motorzyści / <i>Engine room ratings</i>		

Dopuszczalna liczba pasażerów:
Number of passengers allowed on board:

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

- statek został poddany inspekcji zgodnie z art. 12 dyrektywy 2009/45/WE,**
that the ship has been surveyed in accordance with Article 12 of Directive 2009/45/EC,
- inspekcja wykazała, że statek jest w pełni zgodny z wymaganiami dyrektywy 2009/45/WE,**
that the survey showed that the ship fully complies with the requirements of Directive 2009/45/EC,
- został/nie został² wydany certyfikat zwolnienia,**
an Exemption Certificate has/has not² been issued,
- wyznaczono następujące podziałowe wodnice ładunkowe:**
that the following subdivision load lines have been assigned:

Podziałowe wodnice ładunkowe wyznaczone i cechowane na burtach w środku długości statku (prawidło II-1/18) <i>Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation II-1/18)</i>	Wolna burta (mm) <i>Freeboard (mm)</i>	Uwagi dotyczące alternatywnych warunków eksploatacji <i>Remarks with regard to alternative service conditions</i>
C.1⁴		
C.2		
C.3		

Certyfikat nr:
Certificate No.:

² Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

³ Wykaz mających zastosowanie, stosownie do lokalnych okoliczności, ograniczeń wynikających ze specyfiki trasy żeglugowej, obszaru morza, ograniczeń dotyczących okresu eksploatacji lub innych wymagań dodatkowych.
Record any restriction applicable by reason of either the route, area of operation or restricted period of operation or any additional requirement due to specific local circumstances.

⁴ Cyfry arabskie umieszczone za literą „C” w rubryce dotyczącej podziałowych wodnic ładunkowych można zastąpić cyframi rzymskimi lub literami, jeśli administracja państwa bandery uzna za niezbędne odróżnienie ich od międzynarodowych symboli podziałowych wodnic ładunkowych.
The Arabic numerals following the letter 'C' in the subdivision load line notations may be replaced by Roman numerals or letters if the Administration of the Flag State considers this necessary to distinguish them from the international subdivision load line notations.

Niniejszy certyfikat jest ważny do

This Certificate is valid until

zgodnie z art. 12 dyrektywy 2009/45/WE.

in accordance with Article 12 of Directive 2009/45/EC.

Wydany w:

Issued at:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU O JEDEN MIESIĄC ZGODNIE
Z ART. 13 UST. 2**

***ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE ONE MONTH IN ACCORDANCE
WITH ARTICLE 13.2***

Zgodnie z art. 13 ust .2 dyrektywy 2009/45/WE niniejszy certyfikat należy uznawać za ważny do dnia

This Certificate shall in accordance with Article 13.2 of Directive 2009/45/EC of the European Parliament and the Council be accepted as valid until

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*



WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ K) RECORD OF EQUIPMENT (FORM K)

potwierdzający zgodność poniższego statku z postanowieniami
confirming compliancy of the vessel hereafter with the provisions of

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/45/WE Z DNIA 6 MAJA 2009 R.
DIRECTIVE 2009/45/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 MAY 2009

W SPRAWIE REGUŁ I NORM BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW PASAŻERSKICH
ON SAFETY RULES AND STANDARDS FOR PASSENGER SHIPS

**Niniejszy wykaz stanowi integralny załącznik do certyfikatu bezpieczeństwa
statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej nr:**

*This Record shall be permanently attached to the Passenger Ship Engaged
in Domestic Voyages Safety Certificate No.:*

Nazwa statku: Sygnał rozpoznawczy:
Name of ship: Distinctive No. or letters:

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi dla obsługi urządzeń radiowych:
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

Liczba pasażerów, dla której wystawiono certyfikat:
Number of passengers for which certified:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life-saving appliances

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>		
2	Łodzie ratunkowe i ratownicze Lifeboats and rescue boats	Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2.1	Łączna liczba łodzi ratunkowych <i>Total number of lifeboats</i>		
2.2	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by them</i>		
2.3	Łączna liczba łodzi ratunkowych zgodnie z sekcją 4.5 LSA <i>Total number of lifeboats LSA 4.5</i>		
2.4	Łączna liczba łodzi ratunkowych zgodnie z sekcją 4.6 LSA <i>Total number of lifeboats LSA 4.6</i>		
2.5	Łączna liczba łodzi ratunkowych zgodnie z sekcją 4.7 LSA <i>Total number of lifeboats LSA 4.7</i>		
2.6	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych) <i>Number of motor lifeboats included in the total lifeboats shown above</i>		
2.7	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>		
2.8	Liczba łodzi ratowniczych <i>Number of rescue boats</i>		
2.9	Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>		
3	Tratwy ratunkowe Liferafts	Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
3.1	Łączna liczba tratw ratunkowych <i>Total number of liferafts</i>		
3.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		

3.3	Liczba tratw, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu <i>Number of liferafts for which approved launching appliances are required</i>		1/4
3.4	Liczba tratw, dla których nie są wymagane urządzenia do wodowania uznanego typu <i>Number of liferafts for which approved launching appliances are not required</i>		

4	Osobiste środki ratunkowe Personal life-saving appliances	
4.1	Liczba kół ratunkowych <i>Number of lifebuoys</i>	
4.2	Liczba pasów ratunkowych dla dorosłych <i>Number of adult lifejackets</i>	
4.3	Liczba pasów ratunkowych dla dzieci <i>Number of child lifejackets</i>	
4.4	Liczba kombinezonów ratunkowych <i>Number of immersion suits</i>	
4.5	Liczba kombinezonów ratunkowych odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Number of immersion suits complying with the requirements for lifejackets</i>	
4.6	Liczba środków ochrony ciepłej ¹ <i>Number of thermal protective aids</i>	
5	Środki pirotechniczne Pyrotechnics	
5.1	Wyrzutnia linki ratunkowej <i>Line throwing appliance</i>	
5.2	Flary alarmowe <i>Distress flares</i>	
6	Radiowe środki ratunkowe Radio life saving appliances	
6.1	Liczba transponderów radarowych <i>Number of radar transponders</i>	
6.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwukierunkowej <i>Number of two-way VHF radio telephone apparatus</i>	

2 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

1	System pierwotny <i>Primary systems</i>	
1.1	Urządzenia VHF VHF radio installation	
1.1.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3	Radiotelegrafia <i>Radiotelephony</i>	
1.2	Urządzenia MF MF radio installation	
1.2.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3	Radiotelegrafia <i>Radiotelephony</i>	
1.3	Urządzenia MF/HF MF/HF radio installation	
1.3.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	

Zał. do certyfikatu nr:
Attached to Certificate No.:

1.3.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3	Radiotelegrafia <i>Radiotelephony</i>	2/4

¹ Bez wymaganych w Kodeksie LSA: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13. / *Excluding those required by LSA Code: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.*

1.3.4	Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4	Naziemna stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2	Dodatkowe środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	
3	Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa <i>Facilities for reception of maritime safety information</i>	
3.1	Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>	
3.2	Odbiornik EGC <i>EGC receiver</i>	
3.3	Odbiornik HF radiotelegrafii dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4	Satelitarna radiopława awaryjna COSPAS-SARSAT <i>Satellite EPIRB COSPAS-SARSAT</i>	
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>	
6	Transponder radarowy statku <i>Ship's radar transponder</i>	

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawa IV/15.6 i 15.7)
Methods used to ensure availability of radio facilities (Regulations IV/15.6 and 15.7)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>	
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>	
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>	

4 Dane szczegółowe systemów i wyposażenia nawigacyjnego
Details of navigational systems and equipment

1.1	Kompas magnetyczny ² <i>Standard magnetic compass²</i>	
1.2	Zapasowy kompas magnetyczny ² <i>Spare magnetic compass²</i>	
1.3	Żyrokompas ² <i>Gyro-compass²</i>	
1.4	Kursowy powtarzacz żyrokompasu ² <i>Gyro-compass heading repeater²</i>	
1.5	Namiarowy powtarzacz żyrokompasu ² <i>Gyro-compass bearing repeater²</i>	
1.6	System kontroli kursu i kierunku ² <i>Heading or track control system²</i>	
1.7	Namiernik lub inne urządzenie do określania namiarów kompasowych ² <i>Pelorus or compass bearing device²</i>	
1.8	Środki korekcji kursu i namiaru <i>Means of correcting heading and bearings</i>	
1.9	Przełącznik kursu do odbiornika (THD) ² <i>Transmitting heading device (THD)²</i>	
2.1	Mapy nawigacyjne / System map nawigacyjnych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ³ <i>Nautical charts / Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)³</i>	

2.2	Urządzenie rezerwowe (backup) dla ECDIS <i>Back-up arrangements for ECDIS</i>	
2.3	Publikacje nautyczne <i>Nautical publications</i>	

² Alternatywne środki spełniające niniejsze wymagania są dozwolone zgodnie z prawidem V/19 SOLAS. W takim przypadku środki te powinny być wyszczególnione. / *Alternative measures for fulfilling the requirements are permitted in compliance with SOLAS regulation V/19. In that case such measures shall be itemized.*

³ Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

2.4	Urządzenie rezerwowe (backup) do elektronicznych publikacji nautycznych <i>Back-up arrangements for electronic nautical publications</i>	
3.1	Odbiornik światowego satelitarnego systemu nawigacyjnego lub naziemnego systemu radionawigacyjnego ^{2 3} <i>Receiver for a global navigation satellite system/ terrestrial radionavigation system^{2 3}</i>	
3.2	Radar 9 GHz ² <i>9 GHz Radar²</i>	
3.3	Drugi radar (3 GHz / 9 GHz) ^{3 2} <i>Second radar (3 GHz / 9 GHz)^{3 2}</i>	
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) ² <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)²</i>	
3.5	Urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) ² <i>Automatic Tracking Aid (ATA)²</i>	
3.6	Drugie urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) ² <i>Second Automatic tracking aid (ATA)²</i>	
3.7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA) ² <i>Electronic plotting aid (EPA)²</i>	
4	System automatycznej identyfikacji (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>	
5	Rejestrator danych z podróży (VDR) / Uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) ³ <i>Voyage data recorder (VDR) / Simplified voyage data recorder (S-VDR)³</i>	
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) ² <i>Speed and distance measuring device (through the water)²</i>	
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku wzdłużnym i poprzecznym) ² <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)²</i>	
7	Echosonda ² <i>Echo-sounding device²</i>	
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skoku śruby nastawnej oraz trybu ich pracy ² <i>Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators²</i>	
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu ² <i>Rate-of- turn indicator²</i>	
9	System alarmu wachtowego na mostku (BNWAS) <i>Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)</i>	

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT ZWOLNIENIA
STATKU PASAŻERSKIEGO W PASAŻERSKIEJ ŻEGLUDZE KRAJOWEJ
PASSENGER SHIP ENGAGED IN DOMESTIC VOYAGES
EXEMPTION CERTIFICATE**

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa statku: <i>Name of ship:</i>	.....	Armator: <i>Company:</i>	.....
Sygnal rozpoznawczy: <i>Distinctive No. or letters:</i>	.....	Nr IMO: <i>IMO No.:</i>	.....
Port macierzysty: <i>Port of registry:</i>	.....	Pojemność brutto: <i>Gross tonnage:</i>	.....

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że statek, na podstawie upoważnienia zawartego w art. 9 ust. 3 dyrektywy 2009/45/WE
THIS IS TO CERTIFY that the ship is, under the authority conferred by Article 9(3) of Directive 2009/45/EC

został zwolniony od następujących wymagań:
exempted from the following requirements:

.....
.....

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....
.....

Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

.....
.....

Niniejszy certyfikat jest ważny do: pod warunkiem, że certyfikat, którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
This Certificate is valid until: subject to the Certificate to which this Certificate is attached remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Adnotacje, jeżeli przeprowadzono inspekcję odnowieniową, w przypadkach określonych w prawie I/14(d) Konwencji SOLAS

Endorsement if the renewal survey has been completed, in the cases referred to in regulation I/14(d) of the SOLAS Convention

Niniejszy certyfikat będzie akceptowany jako ważny do dnia:
This Certificate shall be accepted as valid until:

pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Certificate: to which this Certificate is attached remaining valid.

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Adnotacje dotyczące przedłużenia ważności certyfikatu w celu dopłynięcia do portu, gdzie odbędzie się inspekcja, lub na okres karencji, w przypadkach określonych w prawie I/14(e) lub I/14(f) Konwencji SOLAS
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace in the cases referred to in regulation I/14(e) or I/14(f) of the SOLAS Convention

Niniejszy certyfikat będzie akceptowany jako ważny do dnia:
This Certificate shall be accepted as valid until:

pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Certificate: to which this Certificate is attached remaining valid.

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA
PROMU PASAŻERSKIEGO TYPU RO-RO /
SZYBKIEGO STATKU PASAŻERSKIEGO*
RO-RO PASSENGER SHIP/ PASSENGER HIGH SPEED CRAFT*
SAFETY CERTIFICATE**

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

DYREKTYWY 2003/25/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY Z DNIA 14 KWIETNIA 2003 R.
DIRECTIVE 2003/25/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 14 APRIL 2003
W SPRAWIE SZCZEGÓLNYCH WYMOGÓW STATECZNOŚCI PROMÓW TYPU RO-RO
ON SPECIFIC STABILITY REQUIREMENTS FOR RO-RO PASSENGER SHIPS

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa statku Name of the ship	Numer IMO** IMO number**	Sygnal rozpoznawczy Distinctive numbers or letters	Port macierzysty Port of registry	Liczba pasażerów No. of passengers

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- statek całkowicie spełnia szczególne wymagania stateczności określone w *the ship fully complies with the specific stability requirements established in*
oraz w art. 6 i w załączniku I do Dyrektywy 2003/25/WE.
and in Article 6 and Annex I to Directive 2003/25/EC.
- znacząca wysokość fali, do której statek spełnia szczególne wymagania stateczności, wynosi:
significant wave height up to which the ship can satisfy the specific stability requirements is:
- spełnienie warunków, o których mowa w pkt 1 i 2, określono na podstawie próby modelowej.***
*compliance with the provisions of item 1 and 2 has been stated on the basis of the model test.****
- obszar eksploatacji (oraz pora roku, dla której określono znaczącą wysokość fali***):
*area of operation (and the season for which the significant wave height has been defined***):*

Niniejszy certyfikat pozostaje ważny, dopóki statek jest eksploatowany w obszarze o takiej samej lub niższej znaczącej wysokości fali.
This Certificate remains valid as long as the ship operates in an area with the same or lower significant wave height.

Wydany w:

Issued at:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

** Numer identyfikacyjny IMO zgodny z Rezolucją A.600(15), jeśli ma zastosowanie.
IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15), if any.

*** Wypełnić, jeśli ma zastosowanie. / *Fill in, if applicable.*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZGODNOŚCI STATKU RYBACKIEGO FISHING VESSEL CERTIFICATE OF COMPLIANCE

Niniejszy certyfikat należy uzupełnić wykazem wyposażenia (formularz F)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form F)

dla nowego / istniejącego¹ statku rybackiego
for a new / existing¹ fishing vessel

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

i potwierdzający zgodność statku z postanowieniami
and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of

DYREKTYWY RADY 97/70/WE Z DNIA 11 GRUDNIA 1997 R. USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM
BEZPIECZEŃSTWA
COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC OF 11 DECEMBER 1997 SETTING UP A HARMONIZED SAFETY REGIME
DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ
FOR FISHING VESSELS OF 24 METRES IN LENGTH AND OVER

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive numbers or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Długość ² <i>Length²</i>

Data zawarcia umowy dotyczącej budowy lub znaczącej przebudowy:³

Date of building or major conversion contract:³

Data położenia stępki lub osiągnięcia podobnego stadium budowy statku:³

Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction:³

Data dostawy lub zakończenia znaczącej przebudowy:³

Date of delivery or completion of major conversion:³

Minimalna bezpieczna obsługa statku / <i>Minimum safe manning</i>		
Stanowisko / <i>Capacity</i>	Dyplom lub świadectwo / <i>Certificate</i>	Liczba osób / <i>No. of persons</i>
Kapitan / <i>Master</i>		
Oficerowie pokładowi / <i>Deck officers</i>		
Starszy mechanik / <i>Chief engineer</i>		
Oficerowie mechanicy / <i>Engineer officers</i>		
Radiooperator / <i>Radio operator</i>		
Marynarze pokładowi / <i>Deck ratings</i>		
Motorzyści / <i>Engine room ratings</i>		

¹ Niepotrzebne skreślić / *Delete as appropriate.*

² Długość wg definicji w artykule 2(6) dyrektywy Rady 97/70/WE. / *Length as defined in Article 2(6) of Council Directive 97/70/EC.*

³ Stosownie do definicji w artykule 2(2) dyrektywy Rady 97/70/WE. / *In accordance with the definitions of Article 2(2) of Council Directive 97/70/EC.*

Inspekcja wstępna
Initial survey

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. **statek został poddany inspekcji zgodnie z prawidłem I/6 (1) (a) załącznika do Protokołu Torremolińskiego z 1993 r.;**
the ship has been surveyed in accordance with the Regulation I/6 (1) (a) of the Annex to the Torremolinos Protocol of 1993;
2. **inspekcja wykazała, że:**
the survey showed that:
 - 2.1. **statek w pełni odpowiada wymogom dyrektywy Rady 97/70/WE oraz**
the ship fully complies with the requirements of Council Directive 97/70/EC, and
 - 2.2. **maksymalne dozwolone zanurzenie eksploatacyjne związane z każdym z warunków eksploatacyjnych statku podano w zatwierdzonej informacji o stateczności z dnia:**
that maximum permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated:
3. **wystawiono / nie wystawiono¹ certyfikat(u) zwolnienia.**
an Exemption Certificate has / has not¹ been issued.

Niniejszy certyfikat jest ważny do

This Certificate is valid until

pod warunkiem poddania statku inspekcjom zgodnie z prawidłami I/6(1)(b)(ii) oraz (iii) oraz (c).

subject to surveys in accordance with Regulation I/6(1)(b)(ii) and (iii) and (c).

Wydany w:

Issued at:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU DO CHWILI DOJŚCIA DO PORTU INSPEKCJI LUB NA OKRES KARENCCI, GDY STOSUJE SIĘ PRAWIDŁA I/11 UST. 2 LUB I/11 UST. 4

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (2) OR REGULATION I/11 (4) APPLIES

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/11 ust. 2 / prawidłem I/11 ust. 4¹, uznaje się za ważny do dnia:

This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (2) / Regulation I/11 (4)¹, be accepted as valid until:

.....

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

¹ Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

Certyfikat nr:
Certificate No.:

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO ŚRODKÓW RATUNKOWYCH I POZOSTAŁEGO WYPOSAŻENIA**
*ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO
LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT*

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie inspekcji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem I/6 (1) (b) (ii), że statek spełnia stosowne postanowienia.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (b) (ii), this ship was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO URZĄDZEŃ RADIOWYCH**
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie inspekcji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem I/6 (1) (b) (iii), że statek spełnia stosowne postanowienia.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (b) (iii), this ship was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:
Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:

Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:

Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:

Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI POŚREDNIEJ

ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE SURVEY

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie inspekcji przeprowadzonej zgodnie z prawidem I/6 (1) (c), że statek spełnia stosowne postanowienia.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (c), this ship was found to comply with the relevant requirements.

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ F) RECORD OF EQUIPMENT (FORM F)

potwierdzający zgodność poniższego statku z postanowieniami
confirming compliancy of the vessel hereafter with the provisions of

DYREKTYWY RADY 97/70/WE Z DNIA 11 GRUDNIA 1997 R.
USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA
DLA STATKÓW RYBACKICH OD DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ

COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC OF 11 DECEMBER 1997 SETTING UP A HARMONISED SAFETY REGIME
FOR FISHING VESSELS OF 24 METRES IN LENGTH AND OVER

Niniejszy wykaz stanowi integralny załącznik do certyfikatu zgodności statku rybackiego nr:

This Record shall be permanently attached to the Fishing Vessel Certificate of Compliance No.:

Nazwa statku: Sygnał rozpoznawczy:
Name of ship: Distinctive No. or letters:
Port macierzysty: Długość¹:
Port of registry: Length¹:

1 Dane o środkach ratunkowych Details of life-saving appliances

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe Total number of persons for whom life-saving appliances are provided		
		Lewa burta Port side	Prawa burta Starboard side
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych Total number of lifeboats		
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić Total number of persons accommodated by them		
2.2	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło VII/18) Number of partially enclosed lifeboats (regulation VII/18)		
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło VII/19) Number of totally enclosed lifeboats (regulation VII/19)		
3	Liczba łodzi ratowniczych Number of rescue boats		
3.1	Liczba łodzi wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi Number of boats which are included in the total number of lifeboats shown above		
4	Tratwy ratunkowe Liferafts		
4.1	Tratwy, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu Those for which approved launching appliances are required		
4.1.1	Liczba tratw ratunkowych Number of liferafts		
4.1.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić Number of persons accommodated by them		
4.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do wodowania uznanego typu Those for which approved launching appliances are not required		
4.2.1	Liczba tratw ratunkowych Number of liferafts		
4.2.2	Liczba osób, które mogą pomieścić te tratwy Number of persons accommodated by them		

¹ Długość wg definicji w artykule 2(6) dyrektywy Rady 97/70/WE. / Length as defined in Article 2(6) of Council Directive 97/70/EC.

5	Liczba kół ratunkowych <i>Number of lifebuoys</i>		
6	Liczba pasów ratunkowych <i>Number of lifejackets</i>		
7	Kombinezony ratunkowe <i>Immersion suits</i>		
7.1	Ogólna liczba <i>Total number</i>		
7.2	Liczba kombinezonów ratunkowych odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Number of immersion suits complying with the requirements for lifejackets</i>		
8	Liczba środków ochrony cieplnej ² <i>Number of thermal protective aids²</i>		
9	Środki łączności używane w środkach ratunkowych <i>Radio installations used in life-saving appliances</i>		
9.1	Liczba transponderów radarowych <i>Number of radar transponders</i>		
9.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwustronnej <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>		

2 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

	Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1	System podstawowy <i>Primary system</i>	
1.1	Urządzenia VHF <i>VHF radio installations</i>	
1.1.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.2	Urządzenia MF <i>MF radio installations</i>	
1.2.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3	Urządzenia MF/HF <i>MF/HF radio installations</i>	
1.3.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2	Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3.4	Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4	Naziemna stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2	Dodatkowe środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	

² Bez wymaganych przepisami VII/17 (8) (xxi) i VII/20 (5) (a) (xxiv). / *Excluding those required by Regulation VII/17 (8) (xxi) and VII/20 (5) (a) (xxiv).*

3	Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa <i>Facilities for reception of maritime safety information</i>	
3.1	Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>	
3.2	Odbiornik EGC <i>EGC receiver</i>	
3.3	Odbiornik HF radiotelegrafii dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4	Satelitarna radiopława awaryjna COSPAS-SARSAT <i>Satellite EPIRB COSPAS-SARSAT</i>	
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>	
6	Transponder radarowy <i>Radar transponder</i>	

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawidło IX/14)
Methods used to ensure availability of radio facilities (Regulation IX/14)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>	
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>	
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>	

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

.....
 Miejsowość, data / *Place, date*

.....
 Pieczęć / *Seal*

.....
 Podpis / *Signature*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA STATKU RYBACKIEGO
FISHING VESSEL EXEMPTION CERTIFICATE

dla nowego / istniejącego¹ statku rybackiego
for a new / existing¹ fishing vessel

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety
(Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

DYREKTYWY RADY 97/70/WE Z DNIA 11 GRUDNIA 1997 R. USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM
BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ

COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC OF 11 DECEMBER 1997 SETTING UP A HARMONIZED SAFETY REGIME
FOR FISHING VESSELS OF 24 METRES IN LENGTH AND OVER

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Dane dotyczące statku / Particulars of the vessel

Nazwa statku Name of the ship	Sygnal rozpoznawczy Distinctive numbers or letters	Port macierzysty Port of registry	Długość Length

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE
THIS IS TO CERTIFY

statek na podstawie upoważnienia nadanego w prawie
that the ship is, under the authority conferred by regulation

został zwolniony z wymagań
exempted from the requirements of

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....
.....
.....

Niniejszy certyfikat jest ważny do
This Certificate is valid until

pod warunkiem, że certyfikat zgodności statku rybackiego, którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Fishing Vessel Certificate of Compliance to which this Certificate is attached remaining valid.

¹ Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

Wydany w
Issued at

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU NA OKRES KARENCJI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWIDŁO I/11 UST. 1**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (1) APPLIES*

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/11 ust. 1, będzie ważny do dnia

This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (1), be accepted as valid until

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU
DO CHWILI DOJŚCIA DO PORTU INSPEKCJI LUB NA OKRES KARENCJI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWIDŁO I/11 UST. 2 LUB PRAWIDŁO I/11 UST. 4**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION I/11 (2) OR REGULATION I/11 (4) APPLIES.*

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/11 ust. 2 / prawidłem I/11 ust. 4¹, uznaje się za ważny do dnia:

*This Certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (2) / Regulation I/11 (4) *, be accepted as valid until:*

.....

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

¹ Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*



RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA

nr:
wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

przez

Nazwa statku: Armator: Sygnał rozpoznawczy:
 Port macierzysty: Nr rejestru: Klasa:
 Typ statku: Materiał:
 Rok budowy: Stocznia:
 Pojemność brutto: Pojemność netto: Nośność:
 Długość całkowita: Długość między pionami:
 Wolna burta: Wysokość boczna: Zanurzenie maks.:
 Szerokość: Liczba grodzi wodoszczelnych:

Napęd (liczba, typ, moc [kW], nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ożaglowania):

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:

Stanowisko	Dyplomy lub certyfikaty / Liczba osób		Środki ratunkowe (liczba sztuk/osób)
	Żegluga	Żegluga	
Kapitan:	- łodzie ratunkowe dla osób
Oficerowie pokładowi:	- łodzie ratownicze dla osób
Starszy mechanik:	- tratwy pneumatyczne dla osób
Oficerowie mechanicy:	- tratwy sztywne dla osób
Radiooperator:	- koła ratunkowe dla osób
Marynarze pokładowi:	- pasy ratunkowe dla osób
Motorzyści:	- kombinezony ratunkowe dla osób
Inni:	łącznie dla osób
Minimum / Maksimum	...../.....	...../.....	- wyrzutnia linki ratunkowej
			Dopuszczalna liczba pasażerów:
			- w żegludze portowej osób
			- w żegludze osłoniętej osób
			- w żegludze przybrzeżnej osób
			- w żegludze krajowej osób
			- w żegludze międzynarodowej osób
			Łączna liczba pasażerów i załogi:
			- w żegludze portowej osób
			- w żegludze osłoniętej osób
			- w żegludze przybrzeżnej osób
			- w żegludze krajowej osób
			- w żegludze międzynarodowej osób

Inne wymagania i warunki:

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żegluga jako:

.....
 w żegludze przy sile wiatru °B i stanie morza (wysokość fali m)

w żegludze przy sile wiatru °B i stanie morza (wysokość fali m)

Został/nie został* wydany certyfikat zwolnienia.

Niniejsza karta jest ważna do dnia:

Niniejsza karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku rocznego potwierdzenia w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po upływie daty rocznicowej karty.

Wydano w:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

* Niepotrzebne skreślić.



REPUBLIC OF POLAND
SAFETY CERTIFICATE

No.:

issued under the provisions of

Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

by

Name of ship: Ship's operator: Distinctive No. or letters:
 Port of registry: Register No.: Class:
 Type of ship: Material:
 Year of build: Shipbuilder:
 Gross tonnage: Net tonnage: Deadweight:
 Length overall: Length between perpendiculars:
 Freeboard: Depth moulded: Draught max.:
 Breadth: No. of watertight bulkheads:

Propulsion: (number and type, power, serial numbers, surface of sails, type of rig)

Radiocommunication and radionavigation facilities:

Capacity	Certificates / Number of persons		Life-saving appliances (pcs/persons)
	navigation	navigation	
Master:	- lifeboats for pers. - rescue boats for pers.
Deck officers:	- inflatable liferafts for pers. - rigid liferafts for pers.
Chief engineers:	- lifebuoys for pers. - lifejackets for pers.
Engineer officers:	- immersion suits for pers. total for pers.
Radio operator:	- line throwing appliance
Deck ratings:	Number of passengers allowed on board: - in harbour service pers. - in sheltered navigation pers.
Engine room ratings:	- in inshore navigation pers. - in domestic navigation pers.
Others:	- in international navigation pers.
Minimum / Maximum	..... / .....	..... / .....	Total number of crew and passengers: - in harbour service pers. - in sheltered navigation pers. - in inshore navigation pers. - in domestic navigation pers. - in international navigation pers.

Other requirements:

THIS IS TO CERTIFY that the above-mentioned ship has been duly surveyed and can be operated as:

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

An Exemption Certificate has/has not* been issued.

This Certificate is valid until:

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the ship or after unauthorised reconstruction affecting its safety or if annual survey has not been carried out within 3 months before and after each anniversary date of the Certificate.

Issued at:

.....
Place, date

.....
Seal

.....
Signature

* Delete as appropriate.

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

ZAŚWIADCZA SIĘ na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że statek spełnia stosowne wymagania.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, the ship was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna:

Annual survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna:

Annual survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA
na podróż jednorazową

nr:
wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez

Nazwa statku:	Armator:
Rodzaj napędu:	Przeznaczenie statku:
Rok budowy:	Miejsce budowy:
Pojemność brutto:	Długość:

Nazwa podmiotu występującego o wydanie niniejszej karty:
.....
.....

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że wyżej wymieniony statek spełnia wymagania

i może odbyć jednorazową podróż przy zachowaniu następujących warunków:

- 1 Rodzaj i trasa podróży:**
.....
.....
- 2 Warunki pogodowe:** dobra widzialność, wiatr do °B, stan morza do (wysokość fali m).
- 3 Dopuszczalna liczba osób uczestniczących w podróży:**
- 4 Czas trwania podróży:**
- 5 Wymagania szczególne:**
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Niniejsza karta jest ważna od dnia do dnia

Wydano w:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis



REPUBLIC OF POLAND
SAFETY CERTIFICATE
for a single voyage

No.:

issued under the provisions of

Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

by

Name of ship:	Ship's operator:
Type of propulsion:	Purpose of ship:
Year of build:	Place of build:
Gross tonnage:	Length:

Name of organisation or body applying for issuance of the Certificate:
.....
.....

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, the above mentioned ship was found to comply with the requirements of
.....
and is allowed to undertake a single voyage provided it meets the following conditions:

1. **Type and itinerary of voyage:**
.....
.....
2. **Weather conditions:** good visibility, wind °B, state of sea (height of wave m).
3. **Number of persons permitted on board:**
4. **Duration of voyage:**
5. **Special requirements:**
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

This Certificate is valid from **until**

Issued at:

.....
Place, date

.....
Seal

.....
Signature



RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł”

nr:
wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez

Nazwa statku:	Armator:	Sygnal rozpoznawczy:
Port macierzysty:	Nr rejestru:	Klasa:
Typ statku:	Materiał:	
Rok budowy:	Stocznia:	
Pojemność brutto:	Pojemność netto:	Nośność:
Długość całkowita:	Długość między pionami:	Min. wolna burta:
Wolna burta:	Wysokość boczna:	Zanurzenie maks.:
Szerokość:	Liczba grodzi wodoszczelnych:	

Napęd (liczba, typ, moc [kW], nr fabryczny):

Kotwice (liczba, ciężar):

Łańcuch (lina kotwiczna) liczba, długość:

Wyposażenie:

tratwa ratunkowa	gaśnice	reflektor radarowy
koła ratunkowe	koc gaśniczy	światła nawigacyjne:
pasy ratunkowe	rękawice ognioochronne	masztowe
kombinezony ratunkowe	wiadro ppoż.	rufowe
wyrzutnia linki ratunkowej	toporek	burtowe zielone
rakiety spadochronowe czerwone	kompas	burtowe czerwone
pochnodnie czerwone	sonda	pozycyjne komb.
pławka dymna pomarańczowa	róg mgłowy	białe 360°
radiotelefon VHF	apteczka	czerwone 360°
radar	latarka elektryczna .....	.....
GPS	dryfkotwa .....	.....

Załoga:

.....
.....
.....

Inne wymagania i warunki:

.....
.....
.....

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do

W przy sile wiatru do °B i stanie morza (wysokość fali m)

W przy sile wiatru do °B i stanie morza (wysokość fali m)

Niniejsza karta jest ważna do dnia:

Niniejsza karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia.

Wydano w:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ

ZAŚWIADCZA SIĘ na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że statek spełnia stosowne wymagania.

Inspekcja roczna:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

Inspekcja roczna:

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczęć

.....
Podpis

* Niepotrzebne skreślić.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA
STATKU NIEOBJĘTEGO UMOWAMI MIĘDZYNARODOWYMI
NON-CONVENTION SHIP EXEMPTION CERTIFICATE

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2018 item 181, as amended)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa statku: <i>Name of ship:</i>	.....	Armator: <i>Company:</i>	.....
Sygnal rozpoznawczy: <i>Distinctive No. or letters:</i>	.....	Nr IMO: <i>IMO No.:</i>	.....
Port macierzysty: <i>Port of registry:</i>	.....	Pojemność brutto: <i>Gross tonnage:</i>	.....

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że statek, na podstawie
THIS IS TO CERTIFY that the ship is, under the authority conferred by

został zwolniony od następujących wymagań:
exempted from the following requirements:

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

Niniejszy certyfikat jest ważny do: pod warunkiem, że certyfikat, którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
This Certificate is valid until: subject to the Certificate to which this Certificate is attached remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

**Adnotacje dotyczące przedłużenia ważności certyfikatu,
jeżeli jest krótsza niż 5 lat, w przypadkach określonych w prawie I/14(c) Konwencji SOLAS**
**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years in the cases referred to in regulation I/14(c)
of the SOLAS Convention**

Niniejszy certyfikat będzie akceptowany jako ważny do dnia:
This Certificate shall be accepted as valid until:

pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Certificate: to which this Certificate is attached remaining valid.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**Adnotacje, jeżeli przeprowadzono inspekcję odnowieniową, w przypadkach określonych w prawie I/14(d)
Konwencji SOLAS**
**Endorsement if the renewal survey has been completed, in the cases referred to in regulation I/14(d)
of the SOLAS Convention**

Niniejszy certyfikat będzie akceptowany jako ważny do dnia:
This Certificate shall be accepted as valid until:

pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Certificate: to which this Certificate is attached remaining valid.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**Adnotacje dotyczące przedłużenia ważności certyfikatu w celu dopłynięcia do portu, gdzie odbędzie się
inspekcja, lub na okres karencji, w przypadkach określonych w prawie I/14(e) lub I/14(f) Konwencji SOLAS**
**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace in
the cases referred to in regulation I/14(e) or I/14(f) of the SOLAS Convention**

Niniejszy certyfikat będzie akceptowany jako ważny do dnia:
This Certificate shall be accepted as valid until:

pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
subject to the Certificate: to which this Certificate is attached remaining valid.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji;
- 4) listę dokumentów podlegających inspekcji;
- 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej;
- 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji;

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);
- 2) dyrektywę Komisji 96/40/EWG z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362);
- 3) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE i uchylającą dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61).

- 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej;
- 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji;
- 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu;
- 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu;
- 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz art. 54 ust. 1 ustawy.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) konwencje – umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, oraz:
 - a) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwaną dalej „Konwencją STCW”;
 - b) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 939),
 - c) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. poz. 184), zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1526 oraz z 2008 r. poz. 962),
 - d) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;
- 2) Program Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC – prowadzony przez Koordynatora PSC program szkolenia i oceny kompetencji inspektorów inspekcji państwa portu, zgodny z wytycznymi przyjętymi w ramach Memorandum Paryskiego oraz programem opracowanym przez Komisję Europejską, pozwalający odpowiednio dokumentować wiedzę i kompetencje inspektorów;
- 3) morski certyfikat pracy – certyfikat, o którym mowa w prawie 5.1.3 Konwencji MLC;
- 4) deklaracja zgodności – deklaracja, o której mowa w prawie 5.1.3 Konwencji MLC.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że inspekcjonowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska.

2. Inspektor przeprowadza inspekcje statków zgodnie z postanowieniami konwencji oraz procedurami i instrukcjami przyjętymi w ramach Memorandum Paryskiego, określonymi w systemie zarządzania jakością wprowadzonym przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencji, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria, jak wobec załogi i statku podnoszącego banderę państwa będącego stroną konwencji, zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego.

Rozdział 2

Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu

§ 5. Inspektorem może zostać osoba, która:

1) posiada:

- a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji państwa portu, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
- b) dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji państwa portu, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
- c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w zawodzie związanym z gospodarką morską oraz minimum pięcioletni staż pracy w tym zawodzie, lub
- d) tytuł licencjata, inżyniera, magistra lub równorzędny oraz dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz procedur przeprowadzania inspekcji;

- 2) była, w tym w trakcie stażu pracy, o którym mowa w pkt 1, co najmniej przez rok:
 - a) inspektorem inspekcji państwa bandery i przeprowadzała inspekcje statków lub nadzorowała działalność uznanych organizacji, lub
 - b) asystentem inspektora i uczestniczyła w inspekcjach przeprowadzanych przez inspektorów;
- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu, oraz
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje, dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji państwa portu.

§ 6. Inspektor przeprowadzający inspekcje w zakresie ochrony żeglugi powinien dodatkowo posiadać wiedzę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, a w szczególności:

- 1) znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów morskich oraz umiejętność ich zastosowania w zakresie objętym inspekcją;
- 2) znajomość technologii i technik związanych z ochroną żeglugi i portów morskich;
- 3) znajomość zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;
- 4) doświadczenie praktyczne w zakresie procedur podlegających inspekcji.

§ 7. Inspektor nie może być:

- 1) związany z portem lub inspekcjonowanym statkiem w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do jego bezstronności oraz
- 2) być zatrudniony przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa klasy i certyfikaty lub przeprowadzają przeglądy lub inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 8. 1. Inspektor uczestniczy w Programie Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC, którego realizację koordynuje Koordynator PSC.

2. Program Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC zapewnia utrzymanie i rozwój kompetencji oraz umiejętności inspektora dotyczących wymagań nakładanych przez konwencje oraz procedur inspekcyjnych.

§ 9. 1. Podczas przeprowadzania czynności inspekcyjnych wymagających ekspertyzy inspektor może współpracować z osobą będącą ekspertem w dziedzinie związanej z zakresem podlegającym inspekcji.

2. Do eksperta stosuje się odpowiednio przepisy § 7.

§ 10. 1. Organy inspekcyjne współpracują w szczególności z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, władzami portowymi, Strażą Graniczną, Służbą Celną i państwowymi granicznymi inspektorami sanitarnymi w celu uzyskania odpowiednich informacji na temat statków zawijających do polskich portów.

2. Organy inspekcyjne prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu THETIS.

§ 11. Wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu

§ 12. 1. Wybierając statki do przeprowadzania inspekcji, bierze się pod uwagę:

- 1) priorytet statku;
 - 2) częstotliwość zawijania statku do portów regionu Memorandum Paryskiego;
 - 3) zobowiązania inspekcyjne Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57);
 - 5) w przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich – wytyczne zawarte w § 19.
2. Planując inspekcję statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, organ inspekcyjny należycie uwzględni harmonogram eksploatacji i konserwacji statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego.

§ 13. 1. Czynniki nadrzędne stanowią:

- 1) zawieszenie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 2) informacja lub powiadomienie dotyczące statku ze strony innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa strony Memorandum Paryskiego,
- 3) niemożność zidentyfikowania statku w systemie THETIS,
- 4) uczestnictwo statku w kolizji lub wejście na mieliznę w drodze do portu,

- 5) istnienie uzasadnionego podejrzenia, że statek spowodował wycieki lub naruszył przepisy o wyładowywaniu szkodliwych substancji, lub
- 6) manewrowanie przez statek w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny, niestosowanie się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub uprawianie żeglugi niezgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.

2. Nieprzewidziane okoliczności stanowią:

- 1) nieprzestrzeganie zaleceń IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie,
- 2) wycofanie uznania organizacji, która wydała świadectwo klasy lub certyfikaty statku, od czasu ostatniej jego inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 3) informacja, o której mowa w art. 55 ustawy, lub zgłoszenie Służby VTS,
- 4) niewywiązanie się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w przepisach dotyczących monitorowania ruchu statków, portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz o ochronie żeglugi i portów morskich,
- 5) informacja, o której mowa w art. 56 ustawy,
- 6) uprzednie zatrzymanie statku, w okresie dłuższym niż 3 miesiące,
- 7) zgłoszenie o posiadaniu przez statek nieusuniętych uchybień, z wyjątkiem statków, których uchybienia powinny zostać usunięte w terminie 14 dni od wyjścia z portu oraz których uchybienia powinny zostać usunięte przed wypłynięciem,
- 8) informacja o problemach z ładunkiem, w szczególności w odniesieniu do statków przewożących materiały niebezpieczne lub szkodliwe,
- 9) eksploatacja statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu,
- 10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy, lub
- 11) brak możliwości sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego taki plan został uzgodniony.

§ 14. 1. Inspektor podczas przeprowadzania inspekcji wstępnej statku sprawdza:

- 1) certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) ogólny stan statku pod względem bezpieczeństwa żeglugi, w tym siłownię statku;
- 3) skład załogi oraz warunki pracy i życia marynarzy;

4) czy zostały usunięte uchybienia wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez inspektora innego państwa regionu Memorandum Paryskiego.

2. Inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji lub innych przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego powinny one znajdować się na statku.

§ 15. Jeżeli po przeprowadzonej inspekcji w bazie THETIS zostały umieszczone uwagi dotyczące uchybień, które powinny zostać usunięte w następnym porcie, inspektor w tym porcie może zdecydować o nieprzeprowadzaniu, w ramach inspekcji wstępnej, czynności wymienionych w § 14 ust. 1 pkt 1–3.

§ 16. 1. Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się, jeżeli:

- 1) do statku mają zastosowanie czynniki nadrzędne,
- 2) zaistniały nieprzewidziane okoliczności,
- 3) w wyniku przeprowadzenia inspekcji wstępnej stwierdzono istnienie wyraźnych powodów lub
- 4) statek podnosi banderę państwa niebędącego stroną co najmniej jednej z konwencji.

2. Wyraźnymi powodami, o których mowa w ust. 1 pkt 3, jest stwierdzenie, że:

- 1) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych,
- 2) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono uchybienia,
- 3) istnieją przesłanki, by sądzić, że członkowie załogi statku nie są w stanie komunikować się poprawnie między sobą oraz z lądem,
- 4) istnieje podejrzenie, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, dla której pierwotnie został wystawiony,
- 5) członkowie załogi statku posiadają dokument kwalifikacyjny wystawiony przez państwo, które nie jest stroną Konwencji STCW,
- 6) istnieją dowody, że operacje ładunkowe i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie z wytycznymi IMO w sprawie operacji ładunkowych,
- 7) w przypadku tankowca, istnieją zaniedbania w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem,
- 8) brakuje aktualnego rozkładu alarmowego lub stwierdzono, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w przypadku pożaru lub opuszczenia statku,
- 9) dokonano emisji fałszywych alarmów bez odpowiednich procedur odwołujących fałszywy alarm,

- 10) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencje,
- 11) na statku występują złe warunki sanitarne,
- 12) została naruszona konstrukcja statku lub wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdatności do żeglugi w trudnych warunkach atmosferycznych,
- 13) istnieją informacje lub dowody, że kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi procedurami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie procedury nie były realizowane,
- 14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku członków załogi,
- 15) istnieją braki w dokumentacji wymaganej na mocy Konwencji MLC lub dokumentację prowadzono w sposób niezgodny ze stanem faktycznym,
- 16) warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC lub przekazano informację, o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy,
- 17) istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania wymogów Konwencji MLC, lub
- 18) w opinii inspektora, który opiera się na swojej wiedzy i doświadczeniu zawodowym, są podstawy do jej przeprowadzenia.

3. Bardziej szczegółowa inspekcja obejmuje szczegółowe sprawdzenie zgodności z procedurami operacyjnymi na statku.

§ 17. Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się również w przypadku stwierdzenia, że:

- 1) międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) jest nieważny,
- 2) poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu lub obiektu portowego,
- 3) nie zostały w wymaganym terminie przeprowadzone ćwiczenia w zakresie ochrony statku,
- 4) zapisy przypadków działań statek–port lub statek–statek w okresie ostatnich 10 zawinięć są niekompletne,
- 5) poczynione spostrzeżenia dowodzą, że istnieją poważne braki w podjętych środkach dotyczących ochrony,
- 6) otrzymano zawiadomienie lub skargę od stron trzecich dotyczące kwestii ochrony statku, lub
- 7) statek posiada wydany po raz kolejny z rzędu tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i, według wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, jednym z

celów, jaki ma statek lub armator występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy, i części A Kodeksu ISPS, o którym mowa w art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 692), w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego.

§ 18. 1. Podczas przeprowadzania rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 41 ustawy, inspektor, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków (Dz. Urz. UE L 125 z 21.05.2010, str. 2) sprawdza następujące obszary ryzyka:

- 1) dokumentacja;
- 2) budowa i stan kadłuba;
- 3) stopień wodoszczelności;
- 4) systemy awaryjne;
- 5) łączność radiowa;
- 6) operacje ładunkowe;
- 7) ochrona przeciwpożarowa;
- 8) alarmy;
- 9) warunki pracy i życia marynarzy;
- 10) wyposażenie nawigacyjne;
- 11) urządzenia ratunkowe;
- 12) ładunki niebezpieczne;
- 13) urządzenia napędowe i wspomagające;
- 14) zapobieganie zanieczyszczeniom.

2. Inspekcja rozszerzona obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów w ramach obszarów ryzyka, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju statku, na którym przeprowadza się inspekcję, z wyłączeniem przypadków, w których, na podstawie wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, występują ograniczenia związane z możliwością praktycznego sprawdzenia konkretnego elementu w ramach obszaru ryzyka lub ograniczenia związane z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu.

§ 19. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o uchybieniach i terminach, w jakich należy je usunąć.

2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub są związane ze złożoną informacją, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, organ inspekcyjny informuje o tych uchybieniach również reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.

§ 20. Statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski przed rozpoczęciem żeglugi na linii regularnej podlega inspekcji wstępnej obejmującej czynności określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 21. 1. Organ inspekcyjny może postanowić o niestosowaniu niektórych wymogów lub procedur określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia, jeżeli były one stosowane podczas przeglądu lub inspekcji przeprowadzanej w ciągu ostatnich sześciu miesięcy przez organ inspekcyjny innego państwa członkowskiego, o ile organ inspekcyjny upewnił się, że poprzednie inspekcje są przydatne w nowych warunkach eksploatacji i że podczas tych inspekcji zostały spełnione wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, nie muszą być przeprowadzane przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski żeglugi na nowej linii regularnej.

3. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a przepisy ust. 2 nie mają zastosowania, organ inspekcyjny może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę jednostkę, o ile są spełnione następujące warunki:

1) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznej eksploatacji;

2) organ inspekcyjny dokona inspekcji wstępnej w terminie jednego miesiąca od dnia rozpoczęcia uprawiania żeglugi na linii regularnej przez ten statek.

§ 22. 1. Statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski uprawiające żeglugę na linii żeglugi na linii regularnej podlega inspekcjom:

1) obejmującą czynności określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia oraz – stosownie do przypadku – rozporządzenia Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków oraz

2) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, obejmującą elementy wymienione w załączniku nr 4 do rozporządzenia oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę elementów wymienionych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odbywają się corocznie, a odstęp między nimi wynosi nie mniej niż cztery miesiące i nie więcej niż osiem miesięcy.

3. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski nie został poddany inspekcji zgodnie z ust. 1, statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski należy uznać za priorytet I.

4. Inspekcję przeprowadzoną zgodnie z § 20 uznaje się za inspekcję do celów ust. 1 pkt 1.

5. Inspekcje przeprowadzone ze względu na wystąpienie czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności zgodnie z § 12 pkt 4, nie mają wpływu na częstotliwość inspekcji określonych w ust. 1 i 2, które odbywają się corocznie.

§ 23. Organ inspekcyjny może wyrazić zgodę na to, aby podczas inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich towarzyszył mu w charakterze obserwatora inspektor państwa portu innego państwa członkowskiego. W przypadku gdy banderą statku jest bandera państwa członkowskiego, organ inspekcyjny, na wniosek, zaprasza przedstawiciela państwa bandery do uczestniczenia w inspekcji w charakterze obserwatora.

§ 24. Raport z przeprowadzonej inspekcji, o którym mowa w art. 42 ustawy, zawiera co najmniej informacje określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 25. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do niebudzącego wątpliwości naruszenia prawa Unii Europejskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje o tym odpowiednie organy państwa bandery statku, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty właściwe w sprawach z zakresu bezpieczeństwa na morzu.

§ 26. 1. Dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany, inspektor uwzględnia:

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez certyfikat bezpiecznej obsługi;
- 3) brak możliwości zapewnienia podczas najbliższego rejsu:

- a) bezpiecznego prowadzenia nawigacji,
 - b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
 - c) bezpiecznej obsługi siłowni,
 - d) utrzymania właściwego stanu napędu i prawidłowej sterowności statku,
 - e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
 - f) skutecznego przeprowadzenia akcji ratunkowej oraz bezpiecznego opuszczenia statku,
 - g) niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska,
 - h) zachowania właściwej stateczności statku,
 - i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
 - j) nawiązania łączności w sytuacjach niebezpieczeństwa,
 - k) właściwych warunków sanitarnych i bezpieczeństwa pracy marynarzy,
- l) przekazywania niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia;
- 4) nieprawidłowości dotyczące warunków życia i pracy marynarzy na statku, stwarzające wyraźne zagrożenie dla ich zdrowia, bezpieczeństwa lub ochrony, a także uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC.

2. Zatrzymanie statku lub wstrzymanie operacji może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska.

3. Szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

4. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku i wstrzymaniu operacji oraz o zwolnieniu statku z zatrzymania i cofnięciu wstrzymania operacji, o których mowa w art. 43 ust. 1 oraz art. 45 ust. 1 ustawy, określają odpowiednio załączniki nr 7–10 do rozporządzenia.

5. Jeżeli do zatrzymania statku lub wstrzymania operacji doszło z powodu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym:

- 1) administrację państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela;
- 2) reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, może być sporządzony plan działań naprawczych, o którym mowa w ust. 6 przepisu 5.2.1 Konwencji MLC.

7. Organ inspekcyjny przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych może skonsultować się z państwem bandery statku.

8. Zaakceptowanie planu działań naprawczych oraz upewnienie się przez organ inspekcyjny, że zostanie on niezwłocznie wdrożony, uznaje się za usunięcie uchybień, o których mowa w ust. 1 pkt 4.

9. Statku nie zatrzymuje się w przypadku, gdy okoliczności uzasadniające zatrzymanie są wynikiem uszkodzenia powstałego na skutek awarii lub wypadku w trakcie podróży statku do portu, jeżeli:

- 1) dokonano zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS,
- 2) przed zawinięciem do portu zgłoszono organowi inspekcyjnemu okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających oraz poinformowano o dokonaniu zawiadomienia, o którym mowa w pkt 1,
- 3) podjęto właściwą akcję naprawczą, oraz
- 4) organ inspekcyjny, po uzyskaniu informacji o zakończeniu akcji naprawczej, o której mowa w pkt 3, upewnił się, że uchybienia, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska, zostały usunięte.

§ 27. 1. W przypadku gdy przekazywana przez marynarza informacja, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, dotyczy naruszenia wymogów Konwencji MLC, wstępna ocena, o której mowa w art. 56 ust. 2 ustawy, obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano ze statkowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawie 5.1.5 Konwencji MLC, jeżeli zostały one przyjęte.

2. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku zgodnie z procedurami i instrukcjami, o których mowa w § 3 ust. 2.

3. W przypadku gdy w wyniku wstępnej oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku inspekcji zostaną stwierdzone uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.

4. W przypadku gdy nie została wydana decyzja o zatrzymaniu statku, a skarga marynarza dotycząca naruszenia wymogów Konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwe organy państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień i przedstawienie planu działań naprawczych.

5. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 4, aby zapewnić przechowywanie informacji oraz poinformowanie stron, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem z procedur przewidzianych prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz reprezentatywnym organizacjom zrzeszającym odpowiednio marynarzy lub armatorów.

6. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku, oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności o liczbie skarg uznanych za bezzasadne oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.

§ 28. Wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 6, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6, art. 51 ust. 1, art. 52 ust. 1 oraz art. 54 ust. 1 ustawy, określają załączniki nr 11 – 17 do rozporządzenia.

§ 29. 1. Informacje, o których mowa w art. 60 ustawy, przekazuje się Komisji Europejskiej za pomocą systemu THETIS lub w formie pisemnej, do dnia 1 kwietnia każdego roku.

2. Listę regularnych pasażerskich i towarowych połączeń promowych przekazuje się Komisji Europejskiej wraz z podaniem dla każdego statku jego nazwy, numeru IMO i trasy oraz każdorazowo informuje o zmianach dotyczących tej listy.

3. Informacje o liczbie inspektorów inspekcji państwa portu przekazuje się przy użyciu tabeli określonej w załączniku nr 18 do rozporządzenia.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 30. Wymagania, o których mowa w § 5 pkt 1 i 2, nie dotyczą osób zatrudnionych w charakterze inspektora inspekcji państwa portu w dniu wejścia w życie rozporządzenia.

§ 31. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.⁵⁾



**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej i
Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO INSPEKTORA INSPEKCJI PAŃSTWA
PORTU

	hologram urzędu morskiego
RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND	
miejsce na fotografię 43 x 33 mm photograph	Imię i nazwisko posiadacza: Full name of the holder:
PSC Rank: PSC Officer	Stanowisko: Inspektor
Podpis posiadacza: Signature of the holder: 	
.....	No.  pieczęć urzędowa a

Organ wydający: Dyrektor Urzędu Morskiego w

.....

Issuing authority

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.), rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia ... w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. ...) oraz procedurami Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu.

Niniejszy dokument uprawnia do wstępu na teren właściwego portu i obiektu portowego oraz na statek w celu wykonania czynności inspekcyjnych.

Dyrektor Urzędu Morskiego w

This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in to carry out port State control in accordance with the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2018 item 181, as amended), with the regulation

of Minister of Transport, Construction and Maritime
Economy of ... on the Port State Control (Journal of Laws
item ...) and Procedures of the Paris Memorandum of
Understanding on Port State Control.

This document authorizes the holder to access to the port
area, the port facility and the vessel in order to carry out port
State control.

Director of Maritime Office in

.....

Uwagi:

- dokument identyfikacyjny ma wymiary 106 x 66 mm,
- numer dokumentu składa się z liter PSC, po których umieszcza się skrót właściwego urzędu morskiego oraz trzycyfrowy kolejny numer zgodnie z ewidencją inspektorów prowadzoną przez właściwy urząd morski, np.: PSC-UMGDY-006, PSC-UMSZCZ-003, PSC-UMSL-002,
- dokument jest dwustronnie laminowany folią plastikową.

LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH INSPEKCJI
(O KTÓRYCH MOWA W § 14 UST. 1 PKT 1)

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (International Tonnage Certificate)
2. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passenger Ship Safety Certificate)
Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (Cargo Ship Safety Construction Certificate)
Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)
Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (Cargo Ship Safety Radio Certificate)
Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (Exemption Certificate, including, where appropriate, the list of cargoes)
Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (Cargo Ship Safety Certificate)
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (International Ship Security Certificate – ISSC)
4. Zapis historii statku (Continuous Synopsis Record - CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)
Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)
6. Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)
Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)
7. Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (International Oil Pollution Prevention Certificate)
8. Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk)
9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (International Load Line Certificate)

Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (International Load Line Exemption Certificate)

10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (Oil Record Book, parts I and II)
11. Książka zapisów ładunkowych (Cargo Record Book)
12. Certyfikat bezpiecznej obsługi (Minimum Safe Manning Document)
13. Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW (Certificates or any other documents required in accordance with the provisions of the STCW)
14. Świadectwa lekarskie (Medical certificates)
15. Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (Table of shipboard working arrangements)
16. Rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Records of hours of work and rest of seafarers)
17. Informacja o stateczności (Stability information)
18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z Kodeksem ISM (Copy of the Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)
19. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji) (Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the recognized organisation in question - only to be required if the ship maintains its class with a recognized organisation)
20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods)
21. Certyfikat bezpieczeństwa szybkich statków pasażerskich oraz pozwolenie na ich eksploatację (High Speed Craft Certificate and Permit to Operate High Speed Craft)
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunkowy (Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan)
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia (Ship's log book with respect to the records of tests and drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving

appliance and arrangements and of the fire fighting appliances and arrangements)

24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (Special Purpose Ship Safety Certificate)
25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (MODU) (Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate)
26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej - zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (for oil tankers - the record of oil discharge monitoring and control system for the last balast voyage)
27. Rozkład alarmowy, plan ochrony przeciwpożarowej, statkowy podręcznik ochrony przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich - plan zabezpieczenia niezatapialności (The muster list, fire control plan, fire safety operational booklet and for passenger ships - a damage control plans and booklets).
28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)
29. Dokumentacja przeglądów - w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej (Survey report files in case of bulk carriers and oil tankers)
30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach inspekcji państwa portu (Reports of previous port State control inspections)
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym współczynniku A/A (for ro-ro passenger ships - information on the A/A maximum ratio)
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna (Document of authorisation for the carriage of grain)
33. Poradnik mocowania ładunków (Cargo Securing Manual)
34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych (Garbage Management Plan and Garbage Record Book)
35. System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich (Decision support system for masters of passenger ships)
36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę na liniach regularnych (SAR cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes)
37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (Lists of operational limitations for passenger ships)
38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (Bulk Carrier Booklet)
39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców (Loading and unloading plan for bulk carriers)

40. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992)
41. Świadczenia wymagane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Certificates required under Directive 2009/20/EC of European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims)
42. Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Certificate required under Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents)
43. Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza (International Air Pollution Prevention Certificate)
44. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (International Sewage Pollution Prevention Certificate)
45. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)
46. Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego lub deklaracja użycia systemu antyporostowego (International Anti-fouling System Certificate or Declaration of Anti-fouling System)
47. Morski certyfikat pracy (Maritime Labour Certificate).
48. Deklaracja zgodności (Declaration of Maritime Labour Compliance, parts I and II).
49. Certyfikat okrętowy lub inny dokument stanowiący dowód państwowej przynależności statku (Certificate of Registry or other document of nationality).
50. Informacja o właściwościach manewrowych (Manoeuvring Booklet and information).
51. Dokumentacja przydatności do eksploatacji z pomieszczeniem maszynowym okresowo bezwachtowym (Unattended Machinery Spaces (UMS) evidence).

52. Raport testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO (LRIT Conformance Test Report).
53. Kopia certyfikatu zgodności rejestratora danych z podróży (VDR) wydane przez jednostkę testującą, z datą badania zgodności i opisem warunków badania (Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR).
54. Raport z testu urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (AIS test report).
55. Karta charakterystyki ładunku (Material Safety Data Sheets (MSDS)).
56. Certyfikat zgodnie z wymogami Kodeksu INF (Certificate of Fitness, International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).
57. Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances).
58. Program oceny stanu technicznego (Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)).
59. Zapisy systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu oleju (The record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage - for oil tankers).
60. Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS) oraz Zapisy operacji STS (STS Operation Plan and Records of STS Operations).
61. Podręcznik procedur i instalacji w odniesieniu do chemikaliowców (Procedures and Arrangements Manual - for chemical tankers).
62. Zapisy dotyczące operacji przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane (Logbook for fuel oil change-over).
63. Świadectwo uznania typu spalarki okrętowej (Type approval certificate of incinerator).
64. Dokumenty dostawy paliwa (Bunker delivery note).
65. Międzynarodowy Certyfikat Efektywności Energetycznej (International Energy Efficiency Certificate).
66. Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)).
67. Kartoteka techniczna EEDI (EEDI Technical File).
68. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (Świadectwo EIAPP) (Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)).
69. Kartoteka techniczna NO_x (Technical files).

70. Książka zapisów parametrów silnika (Record book of engine parameters).
71. Książka inspekcji sprzętu przeładunkowego (Cargo Gear Record Book).
72. Plan holowania awaryjnego (Ships-specific emergency towing procedure).
73. Procedury podejmowania człowieka z wody (Plan/procedure to recover person from the water).

Załącznik nr 3

**SZCZEGÓŁOWE WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW UPRAWIAJĄCYCH ŻEGLUGĘ
NA LINII REGULARNEJ**

(O KTÓRYCH MOWA W § 20)

Weryfikuje się następujące elementy:

- 1) czy przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski kapitanowi przekazano odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów wspomagania żeglugi oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu żeglugi oraz czy wykorzystuje on nawigacyjne systemy wspomagania żeglugi oraz systemy informacyjne ustanowione przez państwa członkowskie;
- 2) czy są stosowane odpowiednie przepisy pkt 2–6 okólnika MSC 699 z dnia 17 lipca 1995 r. „Poprawione wytyczne odnośnie do instrukcji bezpieczeństwa pasażerów”;
- 3) czy w łatwo dostępnym miejscu jest wywieszona tabela z rozkładem pracy na statku zawierająca:
 - a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie;
 - b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;
- 4) czy kapitan nie jest ograniczany w podejmowaniu decyzji, które zgodnie z jego fachową oceną są niezbędne do bezpiecznej żeglugi i pracy, szczególnie przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;
- 5) czy kapitan prowadzi zapisy czynności nawigacyjnych oraz zdarzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi;
- 6) czy wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia furt oraz połączonych z nimi płyt kadłuba mogące wpływać na integralność statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego oraz wszelkie uchybienia w układach zabezpieczających takie furty są niezwłocznie zgłaszane zarówno administracji państwa bandery, jak i państwu portu, oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymogami;
- 7) czy przed wyruszeniem w rejs statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego jest dostępny aktualny plan podróży oraz czy w trakcie przygotowywania takiego planu są w pełni uwzględnione wytyczne ustalone w rezolucji Zgromadzenia IMO A.893(21) z dnia 25 listopada 1999 r. „Wytyczne planowania podróży”;
- 8) czy są przekazywane do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz czy informacje takie są

udostępniane w formach odpowiednich dla osób słabowidzących.

PROCEDURY STOSOWANE W ODNIESIENIU DO INSPEKCJI (O KTÓRYCH MOWA W § 20)

1. Celem inspekcji jest zapewnienie, aby spełnione były wymogi ustawowe wydane przez państwo bandery lub w jego imieniu, w szczególności związane z konstrukcją statku, niezatapialnością i statecznością, urządzeniami maszynowymi i instalacjami elektrycznymi, załadunkiem i statecznością, ochroną przeciwpożarową, maksymalną liczbą pasażerów, środkami ratunkowymi i przewozem towarów niebezpiecznych, radiokomunikacją i nawigacją. W tym celu inspekcje obejmują:

- uruchamianie generatora awaryjnego,
- inspekcję świateł awaryjnych,
- inspekcję awaryjnych źródeł zasilania instalacji radiowej,
- sprawdzenie działania publicznego systemu powiadamiania,
- ćwiczenie pożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,
- funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej w działaniu,
- sprawdzenie działania urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów,
- sprawdzenie działania zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem klap pożarowych,
- sprawdzenie działania systemów wykrywania pożaru i alarmowych,
- sprawdzenie działania właściwego zamykania drzwi pożarowych,
- działanie pomp zęzowych,
- zamykanie wodoszczelnych wrót grodziowych, zarówno z miejsca, jak i zdalnie,
- sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez głównych członków załogi,
- opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie i sprawdzanie działania ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na miejscach składowania na pokładzie,
- sprawdzenie, czy wszystkie łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze odpowiadają spisowi inwentarza,
- sprawdzenie działania głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.

2. Inspekcje koncentrują się na sprawdzeniu znajomości wśród członków załogi i umiejętności skutecznego przestrzegania przez nich procedur bezpieczeństwa, procedur awaryjnych, konserwacji, praktyk działania, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pracy na mostku oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność marynarzy do rozumienia oraz, w stosownych przypadkach, wydawania komend i poleceń oraz ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:

- szkolenia panowania nad tłumem,
- szkolenia zapoznawczego,
- szkolenia bezpieczeństwa dla personelu udzielającego w sytuacjach zagrożenia bezpośredniej pomocy pasażerom w przestrzeniach pasażerskich, a w szczególności osobom starszym i niepełnosprawnym,
- szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.

Inspekcja obejmuje ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, szczególnie personelu wachtowego.

3. Świadczenia kompetencji członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.).

Załącznik nr 4

PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI W TRAKCIE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA LINII REGULARNEJ (O KTÓRYCH MOWA W § 22)

Przeprowadzając inspekcje w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, sprawdza się następujące elementy:

1. Informacje dotyczące pasażerów

Czy liczba pasażerów, dla której statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski (dalej zwane „statkiem”) ma certyfikat, nie została przekroczona oraz czy rejestracja informacji o pasażerach jest zgodna z dyrektywą Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 127). Jak są przekazywane kapitanowi informacje o całkowitej liczbie pasażerów oraz, w stosownych przypadkach, w jaki sposób pasażerowie dokonujący podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w rejsie powrotnym.

2. Informacje o ładunku i stateczności

Czy są zainstalowane i używane, w stosownych przypadkach, wiarygodne wskaźniki zanurzenia. Czy podjęto środki w celu zapewnienia, aby statek nie był przeciążony, a odpowiednia podziałowa wodnica ładunkowa nie znajdowała się pod wodą. Czy ocena ładunku i stateczności jest przeprowadzana zgodnie z wymogami. Czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, w przypadkach gdy jest to wymagane, a wyniki są przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stateczności. Czy plany zabezpieczenia niezatapialności są stale uwidocznione i czy dla oficerów statku są dostępne broszury zawierające informacje o zabezpieczeniu niezatapialności.

3. Bezpieczeństwo na morzu

Czy jest przestrzegana procedura przed opuszczeniem nabrzeża zapewniająca, aby statek był bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie wodoszczelne oraz strugoszczelne furty są zamknięte. Czy wszystkie wrota na pokładzie pojazdom są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo, jak to jest konieczne w celu zamknięcia furty dziobowej; należy sprawdzić działania układów zamykania furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz działania lampek sygnalizacyjnych i telewizyjnego systemu nadzoru pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym. Wszelkie

zakłócenia w działaniu lampek sygnalizacyjnych, szczególnie wyłączników przy furtach, powinny być ustalane i zgłaszane.

4. Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa

Czy forma rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszenia instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych jest podana w odpowiednim języku lub językach. Czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości w momencie rozpoczęcia rejsu i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp.

5. Zapisy w dzienniku okrętowym

Czy dziennik okrętowy jest sprawdzany w celu zapewnienia, aby dokonywane były zapisy dotyczące zamknięcia furt dziobowych, rufowych i innych furt wodoszczelnych i strugoszczelnych, ćwiczeń dotyczących wrót wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej, sprawdzania działania urządzenia sterowego itp. Czy są dokonywane także zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stateczności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi.

6. Towary niebezpieczne

Czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odpowiednimi przepisami, w szczególności czy na statku znajduje się deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie; czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, sztauowane, zabezpieczone i rozdzielone.

Czy pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznaczone i zabezpieczone. Czy w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających jest dostępna na ładzie kopia odnośnego manifestu lub planu sztauowania. Czy kapitan jest świadomy wymogów dotyczących powiadamiania, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. L 208 z 05.08.2002, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12), oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak również zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich. Czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy intensywność wentylacji jest zwiększana, gdy silniki pojazdów są uruchomione, oraz czy na mostku nawigacyjnym jest dostępna jakaś

forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego.

7. Zabezpieczanie przewożonych pojazdów

W jaki sposób zabezpieczone są przewożone pojazdy: czy za pomocą bloków do sztauowania, czy mocowań indywidualnych. Czy jest dostępna dostateczna liczba zaczepów. W jaki sposób zabezpieczane są przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe. Metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie. Czy statek posiada poradnik mocowania ładunków.

8. Pokłady pojazdowe

Czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że można zaobserwować przemieszczenie się pojazdów w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów. Czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszane ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu.

9. Zamknięcie furt wodoszczelnych

Czy jest przestrzegana procedura ustanowiona w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do furt wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej. Czy są przeprowadzane wymagane ćwiczenia. Czy sterowanie furtami wodoszczelnymi z mostku jest utrzymywane, w miarę możliwości, w trybie „z miejsca”. Czy furty są utrzymywane w położeniu zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej. Czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać furty, i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym używaniem.

10. Patrole przeciwpożarowe

Czy jest prowadzone skuteczne patrolowanie, tak aby można było łatwo wykryć każde pojawienie się ognia. Powinno to obejmować przestrzenie specjalnej kategorii, gdzie nie są zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i systemy alarmowe. Przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w pkt 8.

11. Komunikacja w sytuacji awaryjnej

Czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania, mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej, oraz zapewnienie ich dostępności oraz możliwości porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację któregośkolwiek z poniższych czynników:

a) język lub języki, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie;

- b) prawdopodobieństwo, że umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, w celu udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, jeżeli pasażer i członek załogi nie posługują się wspólnym językiem;
- c) ewentualna potrzeba porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (na przykład przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwrócenie uwagi na położenie instrukcji, miejsc zbiórek, urządzeń ratujących życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne nie jest możliwe);
- d) czy pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku ojczystym lub językach ojczystych;
- e) języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej, lub ćwiczenia służące do przekazania pasażerom zasadniczych wskazówek oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy.

12. Wspólny język roboczy członków załogi

Czy jest ustalony wspólny język roboczy, zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa, oraz czy ten język roboczy jest odnotowany w dzienniku okrętowym.

13. Wyposażenie bezpieczeństwa

Czy urządzenia ratujące życie i urządzenia przeciwpożarowe, włączając w to drzwi przeciwpożarowe i inne elementy konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo skontrolowane, są właściwie utrzymywane. Czy plany ochrony przeciwpożarowej są stale uwidocznione lub czy broszury zawierające równoważne informacje są dostępne dla oficerów statku. Czy rozmieszczenie pasów ratunkowych jest odpowiednie oraz czy można łatwo ustalić rozmieszczenie pasów ratunkowych dla dzieci. Czy załadunek pojazdów nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które to czujniki mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych.

14. Sprzęt nawigacyjny i radiowy

Czy sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z radiopławami (EPIRB), są sprawne.

15. Dodatkowe oświetlenie awaryjne

Czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy, i czy jest prowadzony rejestr uchybień.

16. Środki ewakuacji

Czy środki ewakuacji, w tym drogi ewakuacji, są oznaczone w sposób zgodny z

odpowiednimi wymogami i oświetlone zarówno z głównych, jak i z awaryjnych źródeł zasilania. Czy są przyjęte środki w celu utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi ewakuacji przecinają pokłady pojazdowe lub przez nie przechodzą. Czy wyjścia, a szczególnie wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane.

17. Czystość pomieszczeń maszynowni

Czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości zgodnie z procedurami konserwacji.

18. Usuwanie śmieci

Czy ustalenia dotyczące postępowania ze śmieciami i ich usuwania są odpowiednie.

19. Planowa konserwacja

Czy wszyscy armatorzy zapewniają określoną obsługę techniczną, w systemie planowej konserwacji, w odniesieniu do wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to furty dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, obejmujące jednak również konserwację pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego. Czy istnieją plany okresowych przeglądów wszystkich elementów, tak aby zapewnić utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Czy istnieją procedury odnotowywania uchybień i potwierdzania ich prawidłowego usunięcia, tak aby kapitan i wyznaczona osoba na łądzie wchodząca w skład zarządu armatora byli świadomi istniejących uchybień oraz byli powiadamiani o ich usunięciu w określonym terminie. Czy okresowe sprawdzenie działania układów zamykających wrota dziobowe i furty dziobowe obejmuje wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie szpigaty w przestrzeniach pomiędzy furtą dziobową a wrotami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

20. Odbywanie rejsu

W czasie rejsu należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepełnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc siedzących. Konieczne jest również sprawdzenie, czy pokład pojazdowy został opróżniony z pasażerów przed wyjściem statku w morze, i czy nie mają oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

INFORMACJE, KTÓRE POWINIEN ZAWIERAĆ RAPORT Z INSPEKCJI

Raport z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące elementy:

I. Informacje ogólne

1. Właściwy organ, który sporządził protokół;
2. Data i miejsce inspekcji;
3. Nazwa statku poddanego inspekcji;
4. Bandera;
5. Rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem);
6. Numer IMO;
7. Sygnał rozpoznawczy;
8. Pojemność brutto (gt);
9. Nośność (o ile dotyczy);
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku;
11. Organizacja lub organizacje, która(-e) wydała(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada;
12. Uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-e) wydała statkowi certyfikaty w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami;
13. Nazwa i adres przedsiębiorstwa, odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, lub armatora statku;
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe - nazwa i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;
15. Data sporządzenia końcowego raportu z inspekcji;
16. Wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane.

II. Informacje dotyczące inspekcji

1. Świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i utraty ważności;
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji);
3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu

odnowienia świadectwa klasy oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd;

4. Rodzaj inspekcji (wstępna, bardziej szczegółowa, rozszerzona);
5. Charakter uchybień;
6. Podjęte środki.

III. Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania

1. Data zatrzymania;
2. Data zwolnienia z zatrzymania;
3. Charakter uchybień uzasadniających zatrzymanie (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy);
4. Wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z uchybieniami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania;
5. Podjęte środki.

Załącznik nr 6

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor PSC powinien stosować następujące kryteria:

- 1) przedział czasowy – statek, który nie jest wystarczająco bezpieczny, aby wypływać z portu, będzie zatrzymany podczas pierwszej inspekcji, niezależnie od długości postoju statku w porcie do czasu likwidacji uszkodzeń i uzyskania stanu pełnego bezpieczeństwa;
- 2) statek będzie zatrzymany, jeżeli jego uchybienia są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizyta inspektora w celu upewnienia się, że uchybienia zostały usunięte przed wypłynięciem statku w morze.

Szczegółowa lista uchybień, warunkująca zatrzymanie statku w odniesieniu do poszczególnych konwencji:

1. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy:

- 1) uchybienie niepozwalające na właściwą pracę napędu statku lub dotyczące innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych;
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zęzach, izolacja rurociągów - łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni - zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych;
- 3) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników;
- 4) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego;
- 5) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania;
- 6) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybkozamykających - w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem;
- 7) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców;
- 8) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł, sygnalizacji wzrokowej lub dźwiękowej;
- 9) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego, wymaganego do

porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia;

10) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z przepisami konwencji SOLAS, rozdz. V, правило 16.2;

11) brak poprawionych map nawigacyjnych lub innych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, pomimo możliwości zastępczego użycia map elektronicznych;

12) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej;

13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi określone w sekcji 5.5 załącznika I Memorandum Paryskiego;

14) liczba, skład lub dokumenty kwalifikacyjne załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady;

15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z Konwencją SOLAS, rozdz. XI, Prawidło 2.

2. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC):

1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku;

2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające;

3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu;

4) źródła zapłonu w miejscach pożarowo niebezpiecznych;

5) niedopełnienie wymagań specjalnych;

6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik;

7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych.

3. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC):

1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczących ładunku;

2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomieszczeń usługowych;

3) utrata gązoszczelności grodzi, przez które przechodzą wały napędzające pompy i sprężarki;

4) niesprawne systemy: zamykania drzwi gązoszczelnych, wentylacji i alarmowania śluz powietrznych;

5) brak lub uszkodzone zawory instalacji ładunkowej;

- 6) brak lub uszkodzone systemy rozładowania ciśnienia (nadmiarowe zawory ciśnieniowe);
- 7) instalacje elektryczne stwarzające ryzyko pożaru lub wybuchu produktów palnych;
- 8) nie działające wentylatory w części ładunkowej;
- 9) nie działające alarmy wysokiego - i jeżeli wymagane – niskiego ciśnienia na zbiornikach ładunkowych;
- 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów oraz wizualne i dźwiękowe systemy alarmowania o wykrytych gazach;
- 11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.

4. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy:

- 1) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania, lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw stałych;
- 2) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności;
- 3) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nadmiernych obciążeń konstrukcji statku;
- 4) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych;
- 5) przeładowanie;
- 6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

5. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 1 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm;
- 2) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż;
- 3) brak książki zapisów olejowych;
- 4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zęzowym i wód zaolejonych;
- 5) brak zbioru sprawozdań z rozszerzonych przeglądów lub jego niezgodność z prawidłem 20 Konwencji MARPOL.

6. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 2 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak podręcznika procedur i stosowania urządzeń (P&A);
- 2) ładunek nie jest określony według kategorii;
- 3) brak książki ładunkowej;
- 4) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa;
- 5) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

7. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 5 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak planu postępowania ze śmieciami;
- 2) brak książki zapisów śmieciowych;
- 3) nieznaną planu postępowania ze śmieciami przez załogę statku.

8. Zagadnienia związane z Konwencją STCW i przepisami Unii Europejskiej o wyszkoleniu i kwalifikacjach marynarzy¹⁾:

- 1) nieprzedstawienie przez marynarzy dokumentu kwalifikacyjnego, dowodu posiadania takiego dokumentu, posiadania ważnego potwierdzenia uznania lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wniosek o potwierdzenie;
- 2) dowód, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono;
- 3) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań Certyfikatu bezpiecznej obsługi wydanego przez administrację państwa bandery;
- 4) brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery;
- 5) nieobecność na wachtce osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego;
- 6) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom;

¹⁾ Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy wdrożona do polskiego porządku prawnego przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

7) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.

9. Nieprawidłowości wynikające z konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO):

- 1) niewystarczające zapasy żywności na podróż do następnego portu;
- 2) niewystarczające zapasy wody pitnej na podróż do następnego portu;
- 3) niewłaściwe warunki sanitarne na statku;

brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury;

niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;

6) znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych;

7) wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie po rozpoczęciu podróży lub na następnych wachtach.

10. Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale mogą stanowić podstawę do wstrzymania operacji:

- 1) niebezpieczne połączenie statku z lądem;
- 2) niebezpieczne postępowanie załogi statku w sytuacjach podanych poniżej:
 - a) praca bez niezbędnego wyposażenia ochronnego,
 - b) praca w pobliżu niezabezpieczonych otworów,
 - c) praca na wysokości bez pasa bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości,
 - d) praca w przestrzeniach zamkniętych bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 3) niebezpiecznie prowadzone prace, którym towarzyszy wytwarzanie wysokich temperatur, włączając w to prace spawalnicze, bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 4) operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przed zanieczyszczeniami, pozostające pod nadzorem osoby nie posiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji;
- 5) operacje ładunkowe z wykorzystaniem nie spełniających wymogów bezpieczeństwa, nietestowanych lub nieutrzymanych (niekonserwowanych) należycie statkowych urządzeń przeładunkowych;

- 6) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu (konserwacji) systemu gazu obojętnego;
- 7) inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Paryskiego Memorandum, odnoszące się do specyficznych typów statków.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZATRZYMANIU STATKU
NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

.....

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w
duly authorized officer of the Maritime Office in

.....

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

statek the ship:, numer IMO IMO number:, port macierzysty port of registry:	sygnał rozpoznawczy call sign:, pojemność brutto gross tonnage:, bandera
---	--

....., typ statku type of ship:, właściciel owner:, agent agents:, uznana organizacja RO:,	flag state:, rok budowy date on which keel was laid:, kapitan master:, instytucja klasyfikacyjna classification society, zacumowany berthed at:
---	---

został zatrzymany na podstawie przepisów:

has been detained in accordance with the provisions of:

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2018 item 181, as amended)

Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2017 item 2000)

z powodu:

on account of:

wystąpienia jednego lub więcej kryteriów zatrzymania statku, o których mowa w załączniku X do dyrektywy Rady 2009/16/WE E z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.);

one or more of the criteria for detention set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Union No L 131, as amended);

braku możliwości przedstawienia przez członków załogi statku dowodów potwierdzających ich kwalifikacje zawodowe do pełnienia obowiązków na nich nałożonych, zgodnie z art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w

sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.);

crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 (Official Journal of the European Union No L 323, as amended);

niespełniania przez kapitana statku lub członków załogi wymagań operacyjnych, zawartych w konwencjach, o których mowa w art. 5 pkt 33 i art. 62 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz w art. 271a lub art. 272 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175);

master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article 5 point 33 and article 62 paragraph 1 of the 2011 on maritime safety and in article 272 paragraph 1 of the Maritime Code of 18 September 2001 (Journal of Laws of 2018 item 2175);

innych uchybień, które razem lub oddzielnie stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia lub środowiska;

other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;

uniemożliwienia inspektorowi inspekcji państwa portu wykonania jego obowiązków.

the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.

Szczegółowe przyczyny zatrzymania i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions references:

.....
.....
.....

Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty zatrzymania.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i art. 45 ustawy o bezpieczeństwie morskim zabrania się przemieszczenia statku do innego nabrzeża bez zgody inspektora inspekcji państwa portu lub wyjścia statku z portu bez wystawionej decyzji o zwolnieniu statku z zatrzymania.

In accordance with the provisions of article 43 paragraph 1 and article 45 of the Act on maritime safety it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.

Miejsce zatrzymania

Data i czas zatrzymania

Place of detention Date and time of detention

.....

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The detention shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against the detention may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Detention.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WSTRZYMANIU OPERACJI
NOTICE OF SUSPENSION OF THE OPERATION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

.....

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w
duly authorized officer of the Maritime Office in

.....

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

statek the ship:, numer IMO IMO number:, port macierzysty port of registry:	sygnał rozpoznawczy call sign:, pojemność brutto gross tonnage:, bandera
---	--

....., typ statku type of ship:, właściciel owner:, agent agents:, uznana organizacja RO:	flag state:, rok budowy date on which keel was laid:, kapitan master:, instytucja klasyfikacyjna classification society, zacumowany berthed at:
--	---

wstrzymano operacje na podstawie przepisów:

the cargo operation has been prohibited in accordance with the provisions of:

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2018 item 181, as amended)

Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2017 item 2000)

z powodu:

on account of:

wystąpienia kryteriów, o których mowa w załączniku X do dyrektywy Rady 2009/16/WE E z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie minimalnego wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.).

the criteria for suspension of the operation set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Union No L 131, as amended).

Szczegółowe przyczyny i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions references:

.....
.....
.....

Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty zatrzymania.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i art. 45 ustawy o bezpieczeństwie morskim zabrania się wznowienia operacji na statku bez wystawionej decyzji o cofnięciu wstrzymania operacji.

In accordance with the provisions of article 43 paragraph 1 and article 45 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety, it is prohibited to continue the operation without a proper Notice of Withdrawal of Suspension to the Operation.

Miejsce wstrzymania operacji Data i czas

Place of suspension Date and time

.....

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZWOLNIENIU STATKU Z ZATRZYMANIA
NOTICE OF RELEASE

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

.....

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

.....

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

in accordance with Article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety

(Journal of Laws of 2018 item 181, as amended)

statek

the ship:

kapitan

master

numer IMO

IMO number:

bandera

flag state:

zatrzymany dnia

which was detained on.....

po inspekcji przeprowadzonej dnia

w porcie

after re-inspection of the above ship on (date).....at..... (port,
country)

jest zwolniony.

has been released.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIĘCIU WSTRZYMANIA OPERACJI
NOTICE OF WITHDRAWAL OF SUSPENSION OF THE OPERATION

Numer
No.

Niżej podpisany
The undersigned

.....

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w
duly authorized officer of the Maritime Office in

.....

niniejszym zawiadamia, że
herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

in accordance with Article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety

(Journal of Laws of 2018 item 181, as amended)

decyzja o wstrzymaniu operacji na statku

formal prohibition of the ship to continue an operation

bandery o numerze IMO

flag..... IMO number.....

wydana w

dnia

numer

issued in (port)..... on (date)....., no.....,

została cofnięta

IS NOW WITHDRAWN.

W dniu

w porcie

została przeprowadzona ponowna

inspekcja ww. statku,

On (date) in (port) re-inspection of the ship

która potwierdziła, że statek spełnia wymagania konwencji międzynarodowych.

has provided evidence that the ship complies with provisions of applicable international conventions.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE Z PORTU W CELU DOKONANIA
NAPRAWY W STOCZNI REMONTOWEJ
CONDITIONS OF RELEASE FROM DETENTION TO A REPAIR PORT

Numer
No.

Do: Pan/Pani, kapitan statku

To the Master of the vessel:

nazwa statku nr IMO bandera

ship's name IMO No flag

.....

typ statku sygnał rozpoznawczy data budowy

type of ship call sign..... year of keel

laid.....

pojemność brutto

gross tonnage

uznana(e) organizacja(e) instytucja(e) klasyfikacyjna

RO..... classification society(ies),

armator agent

company agents.....,

Na podstawie art. 43 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.), biorąc pod uwagę fakt, że uchybienia stwierdzone podczas inspekcji ww. statku w dniu w porcie nie mogą zostać naprawione w tym porcie, zezwalam statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej w porcie w państwie, po spełnieniu następujących warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku:

Your vessel, currently detained in(port), is authorized to proceed to (port) in (country) to rectify outstanding deficiencies subject to the following conditions:

UDANIE SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ BEZ SPEŁNIENIA
POWYŻSZYCH WARUNKÓW LUB NIEZAWINIĘCIE DO PORTU, W KTÓRYM
ZNAJDUJE SIĘ UZGODNIONA STOCZNIA REMONTOWA, SKUTKUJE WYDANIEM
ZAKAZU WEJŚCIA DO WSZYSTKICH PORTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ORAZ PAŃSTW-STRON MEMORANDUM PARYSKIEGO.

Podstawa prawna: art. 50 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, art. 21.4 dyrektywy 2009/16/WE oraz sekcja 4.2 Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu.

FAILURE TO CALL AT THE REPAIR PORT OR TO COMPLY WITH THESE CONDITIONS MAY RESULT IN YOUR VESSEL BEING REFUSED ENTRY TO ALL PORTS IN THE PARIS MOU REGION 1.

This provision is contained in section 4.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), Article 21.4 of EC Directive 2009/16/EC, and Article 50 paragraph 1 point 1 and 2 of the Act of 2011 on maritime safety.

Jakiegolwiek zmiany do warunków określonych powyżej mogą zostać dokonane jedynie w porozumieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, o wszelkich zaistniałych zmianach należy poinformować, tak szybko, jak jest to możliwe, Dyrektora Urzędu Morskiego w

Any changes to the above conditions may only be made in consultation with the Office indicated below except in cases of force majeure. In cases of deviations due to force majeure this Office should be informed as soon as practicable.

Zobowiązuje się kapitana przedmiotowego statku do zażądania od organu inspekcyjnego państwa portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, przekazania Dyrektorowi Urzędu Morskiego w informacji o zawinięciu statku do uzgodnionej stoczni remontowej. Brak potwierdzenia przybycia statku do tej stoczni po upływie przybliżonego czasu przybycia (ETA) wskazanego poniżej, zostanie potraktowany jako niewywiązanie się z warunków udzielenia statkowi zgody na wyjście z portu w celu

¹ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom

dokonania naprawy w uzgodnionej stoczni remontowej.

You must request the Port State Authority of the repair port to inform the Office indicated below when the ship has arrived at the repair yard. No confirmation of the ship's arrival after the ETA indicated below will be considered evidence that the ship has not complied with the

Z powyższą uwagą zapoznałam/em się

I confirm that I have received this notice

Nazwisko kapitana (lub przedstawiciela)

podpis

Name of the Master (or representative) signature.....

condition of release.

Kopię otrzymują:

Organ inspekcyjny państwa portu, w którym
znajduje się uzgodniona stocznia remontowa

Państwo bandery

Uznana(e) organizacja(e)

Instytucja klasyfikacyjna

Agent statku

Kapitanat portu

Sekretariat Memorandum Paryskiego

Koordinator inspekcji państwa portu

copy:

Port State Authority of the repair port

Flag State Authority

Recognized Organization(s)

Classification Society(ies)

Ship's agent

Harbour master office

Secretariat Paris MoU

Port State Co-ordinator

Organ inspekcyjny państwa portu jest proszony o poinformowanie
Dyrektora Urzędu Morskiego w o przybyciu lub nieprzybyciu w
oczekiwanym czasie statku do uzgodnionej stoczni remontowej.

The Port State Control Authority of the port of is requested to advise the office
indicated below WHEN THE SHIP ARRIVES OR IF THE SHIP DOES NOT ARRIVE AT
THE EXPECTED TIME.

Data i przybliżony czas wyjścia statku z portu

Date of departure and ETD from (port)

.....

Data i przybliżony czas wejścia statku do portu

Date of arrival and ETA in (port)

.....

Dyrektor Urzędu Morskiego w

Reporting Authority Office

Fax Tel

Nazwisko i podpis upoważnionego inspektora Data wydania

Name and signature Date of issue

.....

(duly authorized Port State Control Officer)

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do

spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem

Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for

maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within

14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY
STATEK ZOSTAŁ ZATRZYMANY PO RAZ TRZECI
REFUSAL OF ACCESS ORDER – MULTIPLE DETENTION

Numer
Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku:
armator:.....

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

copy: Flag

Uznana organizacja(e)

Recognized Organization(s)

Instytucja klasyfikacyjna

Classification Society(ies)

third detention in the Paris MOU region within the last 36/24* delete as appropriate months. The ship flies the flag of which is black/grey*delete as appropriate on the current Paris MOU BGW list. Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MOU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC the ship will be refused further access to any port in the Paris MOU region¹, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable immediately the ship is authorised to leave this port.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, Dyrektor Urzędu Morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kaptan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU, Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such State have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 49 ust. 1-9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

¹ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom.

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions. This document must be issued by the Administration and not a recognized organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.) The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by PSCOs of this Administration and if evidence is provided to its satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

Please be advised that all costs of the inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this Office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem

Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIĘCIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW
CANCELLATION OF REFUSAL OF ACCESS

Numer
Ref. No.

Do: armator statku
To: Company
Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania
From: Banning State

Kopię otrzymują: państwo bandery	copy: Flag State
Uznana(e) organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MoU Secretariat

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY
STATEK UDAJĄC SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ OPUŚCIŁ PORT
BEZ SPEŁNIENIA OKREŚLONYCH WARUNKÓW LUB NIE ZAWINĄŁ DO
UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ
REFUSAL OF ACCESS - JUMP DETENTION
IN THE CASE SHIP FAILS TO CALL AT AN AGREED REPAIR YARD OR FAILED TO
COMPLY WITH THE DETENTION ORDER

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku:

armator:.....

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: państwo bandery	copy: Flag
Uznana organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MoU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MoU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MoU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG HQ

ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTOW

REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku bandera numer IMO
Ship's name..... flag IMO number

Wyżej wymieniony statek, zatrzymany w porcie w dniu, opuścił port w dniu bez spełnienia warunków uzgodnionych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w z właściwymi władzami państwa bandery statku*/lecz nie zawiął do uzgodnionej stoczni remontowej w porcie

* niewłaściwe skreślić

The above named vessel which was detained in (port)..... on (date) left the port on (date) without complying with the conditions determined by

(the Competent Authority)*/but failed to call at the repair yard in (port) as agreed. * delete as appropriate

Inne ważne informacje do wprowadzenia w razie potrzeby
(Insert here any other relevant evidence/information if required)

Na podstawie art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.) wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

In accordance with Section 4.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Article 21.4 of the EU Council Directive 2009/16/EC, and the provisions of Article 50 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2018 item 181, as amended) you are advised that the above named vessel will be refused access to any port or anchorages in the Paris MOU region¹ except a port of the ship's flag state, until you have provided evidence to the satisfaction of this administration that the ship fully complies with all applicable requirements of the Conventions.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in

the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 49 ust. 1, 8 oraz 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzający, że statek spełnia wymogi konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions. This document must be issued by the Administration and not a recognized organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.)

In order to satisfy this administration that the vessel complies with all relevant Conventions and before the refusal of access is lifted we require that the vessel is re-inspected to our satisfaction. If you wish the vessel to be re-inspected we will require adequate notice. Please be advised that all costs related to the-inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this Office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis
name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The refusal of access shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ODMOWIE WEJŚCIA DO PORTU STATKU O OBCEJ
PRZYNALEŻNOŚCI, KTÓREMU ORGANY INSPEKCYJNE PAŃSTW-STRON
MEMORANDUM PARYSKIEGO WYDAŁY DECYZJĘ O ZAKAZIE WEJŚCIA DO
PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS OF A SHIP WHICH HAS BEEN REFUSED ACCESS TO PARIS
MOU PORTS

Numer
Ref. No.

Do: Kapitan statku
To: Master of the vessel:

Kopię otrzymują: Państwa-strony Memorandum Paryskiego

Copy: All MoU members

Na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.)

According to the art. 54 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2018 item 181, as amended)

odmawiam wejścia statkowi bandery o numerze IMO
the ship flag IMO No,

do portu
is refused to access to the port of

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
The refusal of access shall become applicable immediately.

Organ inspekcyjny (państwa)
According to the Refusal of Access Order issued by the Authority of

decyzją nr z dnia
reference number on (date),

wydał ww. statkowi zakaz wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego. Z tego względu orzeczono jak w sentencji.
the above named vessel is refused to access to any port in the Paris MOU region¹.

¹ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do

spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY
STATEK ZOSTAŁ ZATRZYMANY PO OTRZYMANI UPZEDNIO DWUKROTNIE
ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTU
REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A THIRD BAN

Numer
Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku:
armator:.....

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

copy: Flag

Uznana(e) organizacja(e)

Recognized Organization(s)

Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MoU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MOU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MoU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW

REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku bandera numer IMO
Ship's name....., flag IMO number

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to kolejne zatrzymanie po wydanym uprzednio drugim zakazie wejścia do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego. W związku z powyższym, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.) wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego na czas nieokreślony. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

The above named vessel was detained in(port) on (date). This is subsequent detention after the second refusal of access order in the Paris MoU region. Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MoU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC the ship will be refused further access to any port and anchorage in Paris MoU region, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access

will become applicable immediately after the ship is authorized to leave this port and anchorage.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ponieważ jest to trzeci z kolei wydany zakaz wejścia do portów, jego cofnięcie może nastąpić po 24 miesiącach, jeżeli spełnione zostaną łącznie następujące warunki:

- 1) statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście,
- 2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację;
- 3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków, będący elementem określającym profil ryzyka w systemie THETIS;
- 4) w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, jeżeli po upływie 24 miesięcy statek nie będzie spełniał warunków koniecznych do cofnięcia zakazu wejścia do portu, organ inspekcyjny wyda statkowi zakaz wejścia do portu na stałe.

As this is the third refusal of access order the period of the refusal of access will be 24 months, provided that before this period has elapsed, the following requirements are fulfilled:
the ship flies a white listed flag;
the statutory and classification certificates of the ship are issued by an organization(s) recognized by one or more Paris MoU member states, EU recognized organization(s);
the ship is managed by a company with a high performance;
the ship must comply with all the provisions of the applicable international conventions.
Otherwise the refusal of access will become permanent.

Zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzający, że statek spełnia wymogi konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji i dokument potwierdzający, że przegląd statku został przeprowadzony. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions). This document must be issued by the Administration and not a recognized organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.)

The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by PSCOs of this Administration and if evidence is provided to its satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

Please be advised that all costs related to the-inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this Office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczczę Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY
STATEK ZOSTAŁ ZATRZYMANY PO OTRZYMANIU UPRZEDNIO TRZYKROTNIE
ZAKAZU WEJSCIA DO PORTU
REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A FOURTH BAN

Numer
Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku:
armator:.....

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

copy: Flag State

Uznana(e) organizacja(e)

Recognized Organization(s)

Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MoU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MoU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW NA STAŁE
PERMANENT REFUSAL OF ACCESS FROM THE PARIS MOU REGION

Nazwa statku bandera numer IMO
Ship's name....., flagIMO number

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to kolejne zatrzymanie po trzykrotnie wydanym uprzednio zakazie wejścia do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego.

The above named vessel was detained in (port) on (date). This is subsequent detention after the third refusal of access order in the Paris MoU region.

Wyżej wymienionemu statkowi w dniu w porcie został wydany trzeci zakaz wejścia do portu. Po upływie 24 miesięcy od tej daty, statek nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, z późn. zm.).

The above named vessel was subject to a third refusal of access in (port) on(date). After a period of 24 months has passed from the issue of the third refusal of

access order, the vessel do not meet the criteria as specified in provisions of section 4.1 of the Paris MOU.

W związku z powyższym, na podstawie art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego na stałe. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MoU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC, the ship will be permanently refused further access to any port and anchorage in Paris MoU region, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable immediately after the ship is authorized to leave this port and anchorage.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

.....

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

.....

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of the Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

Załącznik nr 18

Port/obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (A)	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin (B)	Przeliczenie (B) na pełny wymiar godzin (C)	Ogółem (A+C)
-------------	---	--	---	--------------

Port X/lub
Obszar X ...

Port Y/lub
Obszar Y ...

OGÓŁEM

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwane dalej „projektowanym rozporządzeniem”, zmierza do wykonania upoważnienia, o którym mowa w art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 58 ustawy projektowane rozporządzenie wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu, trybu przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, zakresu i sposobu przeprowadzania poszczególnych inspekcji. Ponadto projektowane rozporządzenie określa czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, sposób kwalifikowania statków do inspekcji, okoliczności przeprowadzania bardziej szczegółowej inspekcji. Przepisy projektowanego rozporządzenia określają również szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji przeładunkowych. Ponadto projektowane rozporządzenie określa wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, jak również wzory decyzji, o których mowa w ustawie.

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy z dnia ... 2019 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...) oraz potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE.

Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy dyrektywy 2017/2110 do dnia 21 grudnia 2019 r.

Przepisy projektowanego rozporządzenia wdrażają do krajowego porządku prawnego przepisy dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/16/WE”, wprowadzającej tzw. New Inspection Regime, a więc nowy system inspekcji statków obowiązujący w państwach członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 stycznia 2011 r. Dyrektywa 2009/16/WE połączyła dotychczas oddzielone systemy inspekcji statków o obcej przynależności oraz promów pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i stworzyła jedną wspólną bazę danych wyników inspekcji – system THETIS.

Rozdział 1 projektowanego rozporządzenia zawiera przepisy ogólne. Zgodnie z przepisami § 3 w trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że statki te nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska. Inspekcje są przeprowadzane zgodnie z procedurami i wytycznymi Memorandum Paryskiego. Przepis ten stanowi implementację art. 15 ust. 1 oraz załącznika VI do dyrektywy 2009/16/WE.

W odniesieniu do § 4 projektowanego rozporządzenia należy zauważyć, że wobec statków niepodlegających konwencjom, tj. w szczególności statków o pojemności brutto poniżej 500, oraz statków o przynależności państwa, które nie jest stroną konwencji, inspektor stosuje te wymagania konwencji, które mają zastosowanie, a w zakresie nieobjętym konwencją, takie działania, jakie są konieczne dla zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska. Inspektor opiera się o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe oraz wytyczne zawarte w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego (Ships of non-Parties and below convention size).

Przepisy rozdziału 2 projektowanego rozporządzenia regulują sprawę z zakresu sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu. Przepisy § 5 i § 6 projektowanego rozporządzenia określają minimalne wymagania dla inspektora i wdrażają przepisy załącznika XI do dyrektywy 2009/16/WE. Z uwagi na fakt, że międzynarodowe regulacje dotyczące procedur przeprowadzania inspekcji stają się coraz bardziej obszerne i szczegółowe, projektowane rozporządzenie stanowi, że inspektor podtrzymuje i rozwija swoje kompetencje i umiejętności dotyczące wymagań nakładanych przez konwencje oraz procedur inspekcyjnych, biorąc udział w Programie Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC, którego realizację koordynuje Koordynator PSC.

Przepisy § 11 i załącznika nr 1 do projektowanego rozporządzenia wprowadzają wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora i wdrażają przepisy dyrektywy Komisji 96/40/EWG z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

Przepisy rozdziału 3 projektowanego rozporządzenia regulują tryb przeprowadzania inspekcji. Zgodnie z przepisami projektowanego rozporządzenia wybierając statki do inspekcji, bierze się pod uwagę ich priorytet, częstotliwość zawijania do portów regionu Memorandum Paryskiego, zobowiązania inspekcyjne Polski oraz informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy 2009/16/WE. Bezpośrednie odwołanie do załącznika nr 1 dyrektywy 2009/16/WE „Elementy wspólnotowego systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu” jest tutaj uzasadnione z uwagi na fakt, że są w nim opisane elementy, w tym schemat wyboru statków do inspekcji, które muszą być stosowane przez wszystkie państwa regionu Memorandum Paryskiego. W praktyce ich przestrzeganie jest zapewnione dzięki istnieniu narzędzia, jakim jest system THETIS. Każdy wprowadzony do systemu statek ma przypisany profil ryzyka i priorytet inspekcji. A zatem w praktyce to inspektor inspekcji państwa portu nie dokonuje obliczenia mającego na celu określenie profilu ryzyka statku, ale inspektorzy wszystkich państw stron Memorandum Paryskiego korzystają ze wspólnego narzędzia, które przypisuje statkom profil ryzyka w oparciu o parametry opisane w załączniku.

Kolejne przepisy projektowanego rozporządzenia opisują sposób i zakres przeprowadzania inspekcji wstępnej, bardziej szczegółowej oraz rozszerzonej, a także wyraźne powody (tzw. clear grounds) do podjęcia decyzji o przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji. Należy jednak zauważyć, że katalog wyraźnych powodów nie jest zamknięty. W każdym przypadku, jeśli inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe uważa, że są podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji, powinna ona zostać przeprowadzona.

Projektowane rozporządzenie zostało uzupełnione o przepisy dotyczące inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i stanowią wdrożenie przepisów dyrektywy 2017/2110/UE. Przepisy projektowanego rozporządzenia opisują, w jaki sposób organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną, w ramach której sprawdza m.in. czy armator zapewnił, by zostały spełniane wymogi bezpieczeństwa, w tym zawarte w rozdziale V Konwencji SOLAS dotyczące bezpieczeństwa nawigacji i unikania niebezpiecznych sytuacji, planu podróży wraz z odpowiednimi wytycznymi IMO w tej sprawie (Resolution A.893(21) Guidelines For Voyage Planning), a także instrukcji bezpieczeństwa dla pasażerów (MSC/Circ.699 Guidelines for Passenger Safety Instructions).

Kolejne przepisy projektowanego rozporządzenia opisują czynniki, które powinien wziąć pod uwagę inspektor dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany.

Załączniki, począwszy od załącznika nr 7, zawierają wzory decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zwolnieniu statku z zatrzymania, cofnięciu wstrzymania operacji, wydaniu zgody na wyjście

z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej, zakazie wejścia do portów, gdy statek został zatrzymany odpowiednio po raz trzeci w danym okresie czasu, cofnięciu zakazu wejścia do portów, zakazie wejścia do portów w przypadku, gdy statek udając się do uzgodnionej stoczni remontowej opuścił port bez spełnienia określonych warunków lub nie zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej, odmowie wejścia do portu statku o obcej przynależności, któremu organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o zakazie wejścia do portów, zakazie wejścia do portów na czas nieokreślony, zakazie wejścia do portów na stałe. Zostały one opracowane przy uwzględnieniu wzorów określonych przez Memorandum Paryskie w sprawie kontroli państwa portu, którego członkami są państwa Unii Europejskiej oraz Kanada i Rosja. Z uwagi na fakt, iż inspekcje państwa portu są przeprowadzane wyłącznie na statkach o obcej przynależności, jest niezbędne, aby omawiane decyzje wydawane były w wersji dwujęzycznej (angielsko-polskiej) oraz aby były ujednolicone z analogicznymi decyzjami wydawanymi przez organy inspekcyjne innych państw należących do Memorandum Paryskiego, co umożliwi sprawną i zrozumiałą dla wszystkich komunikację między polskim organem inspekcyjnym a kapitanem oraz armatorem inspekcjonowanego statku.

Projektowane rozporządzenie 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji oraz Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem 21 grudnia 2019 r., co wynika z terminu wejścia w życie przepisów dyrektywy 2017/2110/UE.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie inspekcji państwa portu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, e-mail: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.04.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...).</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...) oraz potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE. Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy tej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r.

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

Przepisy rozporządzenia wdrażają do krajowego porządku prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, wprowadzającej tzw. New Inspection Regime, a więc nowy system inspekcji statków, obowiązujący w państwach członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 stycznia 2011 r. Dyrektywa 2009/16/WE połączyła dotychczas oddzielone systemy inspekcji statków o obcej przynależności oraz promów pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i stworzyła jedną wspólną bazę danych wyników inspekcji – system THETIS. W stosunku do obecnych regulacji rozporządzenie zostało uzupełnione o przepisy dotyczące inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i stanowiących wdrożenie przepisów dyrektywy 2017/2110/UE. Przepisy rozporządzenia określają, w jaki sposób organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję wstępną, w ramach której sprawdza m.in. czy armator zapewnił, by zostały spełnione wymogi bezpieczeństwa, w tym zawarte w rozdziale V Konwencji SOLAS dotyczące bezpieczeństwa nawigacji i unikania niebezpiecznych sytuacji, planu podróży wraz z odpowiednimi wytycznymi IMO w tej sprawie (Resolution A.893(21) Guidelines For Voyage Planning), a także instrukcji bezpieczeństwa dla pasażerów (MSC/Circ.699 Guidelines for Passenger Safety Instructions).

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

Kwestie dotyczące inspekcji państwa portu zostały uregulowane na poziomie międzynarodowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	3	Dane własne	Przeprowadzanie inspekcji statków o obcej przynależności zgodnie z przepisami rozporządzenia
Właściciele i armatorzy statków o obcej przynależności		Dane własne	Poddawanie się inspekcjom zgodnie z przepisami rozporządzenia

zawijających do polskich portów			
Kapitanowie i załogi statków o obcej przynależności			

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

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów. Proponuje się następujący rozdzielnik:

1. na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców:
 - a. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
 - b. NSZZ „Solidarność”
 - c. Forum Związków Zawodowych
 - d. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
 - e. Konfederacja „Lewiatan”
 - f. Związek Pracodawców Business Centre Club
 - g. Związek Rzemiosła Polskiego

2. Inne podmioty:
 - h. Polski Rejestr Statków S.A.
 - i. DNV GL
 - j. Rosyjski Morski Rejestr Statków
 - k. Lloyd’s Register (Polska) Sp. z o.o.
 - l. Rina Poland
 - m. Bureau Veritas Polska
 - n. American Bureau of Shipping Poland Sp. z o.o.
 - o. Związek Armatorów Polskich
 - p. Polska Żegluga Bałtycka
 - q. Polska Żegluga Morska
 - r. Unibaltic
 - s. Baltramp Shipping Sp. z o.o.
 - t. Unity Line Sp. z o.o.
 - u. Polskie Linie Oceaniczne
 - v. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.

Po analizie stanowisk, które wpłyną w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzone zostaną odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę poziomu wydatków sektora publicznego związanych z kosztami funkcjonowania oraz przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu. Koszty związane z funkcjonowaniem inspekcji państwa portu, takie jak koszty zatrudnienia inspektorów wykonujących zadania inspekcji państwa portu, szkoleń dla inspektorów, delegacji służbowych, są pokrywane z budżetów dyrektorów urzędów morskich. Środki finansowe na ten cel są odpowiednio zapewnione co roku w budżetach dyrektorów urzędów morskich, w tym na rok 2019. Nie przewiduje się dodatkowych kosztów związanych z wejściem w życie projektowanego rozporządzenia.
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

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

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

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: ...

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z chwilą jego wejścia w życie.

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

Monitoring będzie odbywać się na bieżąco w ramach cyklicznych wizyt przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego.

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie
typu ro-ro²⁾**

Na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Wykaz polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro (Dz. U. poz. 955), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia Ministra
Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

WYKAZ POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH, PO KTÓRYCH PŁYWAJĄ STATKI
PASAŻERSKIE TYPU RO-RO UPRAWIAJĄCE REGULARNĄ MIĘDZYNARODOWĄ
ŻEGLUGĘ PASAŻERSKĄ DO LUB Z PORTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwane dalej „projektem rozporządzenia”, zmierza do wykonania upoważnienia zawartego w art. 86 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...).

Projekt rozporządzenia określa wykaz polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286) państwa goszczące ustanawiają wykaz obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro realizujące usługi rozkładowe do lub z portów tych państw, a także właściwe dane liczbowe dotyczące istotnej wysokości fal na tych obszarach.

Zgodnie z wymaganiami art. 5 ust. 2 ww. dyrektywy obszary morza oraz informacje odnośnie wartości istotnych wysokości fal na tych obszarach zostały określone w drodze umowy pomiędzy państwami członkowskimi lub państwami trzecimi leżącymi w punktach granicznych rejsu. Procedura ta została przeprowadzona w związku z wejściem w życie w dniu 4 stycznia 2007 r. w odniesieniu do Polski Porozumienia w sprawie specjalnych wymagań statecznościowych dla statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego, zwanego „Porozumieniem Sztokholmskim”.

Wykaz, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ww. dyrektywy, znajduje się w załączniku do projektu rozporządzenia. Przedmiotowe obszary zostały przedstawione w formie mapy. Na mapie przedstawione zostały granice polskich obszarów morskich wraz ze współrzędnymi geograficznymi punktów granicznych tych obszarów oraz współrzędne geograficzne pozycji, których połączenie za pomocą linii prostej stanowi granice obszarów Morza Bałtyckiego, na których występuje taka sama znacząca wysokość fali. Pozycje zostały podane w układzie odniesienia WGS-84. W ten sposób otrzymano na polskich obszarach morskich trzy obszary:

a) obszar od zachodniej granicy polskich obszarów morskich do linii łączącej pozycje o współrzędnych 54°05,5'N 015°04,5'E oraz 54°59,5'N 015°05,0'E, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 2,3 m,

b) obszar od wschodniej granicy polskich obszarów morskich do linii łączącej pozycje o współrzędnych 54°55,0'N 018°20,0'E oraz 56°12,0'N 016°24,5'E, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 3,1 m,

c) obszar pomiędzy liniami opisanymi pozycjami w punkcie a oraz b, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 2,9 m.

W opinii projektodawcy taka forma przedstawienia wykazów morza jest najbardziej przejrzysta, zwłaszcza dla osób i podmiotów zainteresowanych zakresem regulacji (armatorzy, projektanci i konstruktorzy statków, instytucje klasyfikacyjne oraz administracja morska).

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Zakres projektu rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marta Grabowska, naczelnik wydziału, Departament Gospodarki Morskiej, MGMiŻŚ, tel. 22 583 85 76, marta.grabowska@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 6.03.2019</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: ...</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Procedowanie projektu rozporządzenia wynika z konieczności realizacji delegacji ustawowej zawartej w art. 86 ust. 12 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Projekt rozporządzenia wdraża postanowienia dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro.

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

Przepisy rozporządzenia stwarzają warunki prawne do kompleksowego uregulowania wykazu obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali na tych obszarach.

Wykaz obszarów morza, o którym mowa powyżej, znajduje się w załączniku do projektu rozporządzenia. Przedmiotowe obszary zostały przedstawione w formie mapy. Na mapie przedstawione zostały granice polskich obszarów morskich wraz ze współrzędnymi geograficznymi punktów granicznych tych obszarów oraz współrzędne geograficzne pozycji, których połączenie za pomocą linii prostej stanowi granice obszarów Morza Bałtyckiego, na których występuje taka sama znacząca wysokość fali. Pozycje zostały podane w układzie odniesienia WGS-84.

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

Państwa członkowskie UE są zobowiązane do wdrożenia dyrektywy 2003/25/WE w omawianym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy i właściciele statków pasażerskich ro-ro uprawiających regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej			Dostęp do wykazu obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów RP, w przejrzystej formie
Organy administracji morskiej			Dostęp do wykazu obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów RP, w przejrzystej formie

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

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz będzie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

Proponuje się następujący rozdziałnik:

1. na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców:
 - a. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
 - b. NSZZ „Solidarność”
 - c. Forum Związków Zawodowych
 - d. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
 - e. Konfederacja „Lewiatan”
 - f. Związek Pracodawców Business Centre Club
 - g. Związek Rzemiosła Polskiego
2. Inne podmioty:
 - h. Związek Aramtorów Polskich
 - i. Polska Żegluga Bałtycka S.A.
 - j. Unity Line Sp. z o.o.
 - k. Stena Line Polska Sp. z o.o.

Po analizie stanowisk, które wpłyną w trakcie konsultacji publicznych, wprowadzone zostaną odpowiednie zmiany w projektowanych przepisach.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	-

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	--	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i	-	-	-	-	-	-	-	

	średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-
Niemierzalne		-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		-
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		-
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Z chwilą wejścia w życie projektowanych przepisów.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja nastąpi w przypadku pojawieniu się sygnałów o potrzebie zmiany wykazu obszarów morza, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów RP.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie liczenia osób odbywających podróz na statkach²⁾

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób liczenia osób odbywających podróz morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji osób odbywających podróz morską na statkach o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy.

§ 2. Sposób liczenia osób odbywających podróz morską polega na:

- 1) przechodzeniu pasażerów przez bramkę zintegrowaną z licznikiem przejść;
- 2) stosowaniu ręcznego urządzenia zliczającego obsługiwanego przez osobę wpuszczającą pasażerów na statek;

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z dnia 30.11.2017, str. 52).

- 3) odrywaniu kuponu lub odbieraniu jednego z egzemplarzy numerowanych kart pokładowych wydawanych pasażerom przy wchodzeniu na statek;
- 4) odczycie kodu kreskowego, magnetycznego lub innego kodu zawartego na bilecie lub karcie pokładowej przez urządzenie umiejscowione przy wejściu na statek;
- 5) ręcznym policzeniu pasażerów w przypadku jachtów komercyjnych;
- 6) takim obliczaniu liczby pasażerów, aby nie wynikało ono z liczby sprzedanych lub pozostałych w bloczku biletów ani z wykazu lub liczby pasażerów, którzy zarezerwowali bilet;
- 7) każdej innej metodzie zapewniającej prawidłowe policzenie pasażerów.

§ 3. 1. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem wyruszającym z portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, uprawiającym żeglugę w obszarach morza, w których statek nigdy nie znajduje się w odległości większej niż 6 mil od portu stacjonowania morskiego statku ratowniczego lub brzegowej stacji ratowniczej, może zostać zwolniony z obowiązku przekazywania informacji o liczbie pasażerów znajdujących się na statku, gdy żegluga jest regularna, a czas podróży między dwoma portami jest krótszy od jednej godziny. Zwolnienie nie może dotyczyć armatora szybkiego statku pasażerskiego.

2. Armator statku odbywającego podróż wyłącznie w obszarach morza, o których mowa w ust. 1, pomiędzy dwoma portami, lub którego podróż zaczyna się i kończy w tym samym porcie, bez zawinięcia do portu pośredniego, może zostać zwolniony z obowiązku określonego w art. 103 ust. 2 ustawy.

3. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem uprawiającym żeglugę regularną w rejonie, w którym roczne prawdopodobieństwo napotkania fali o wysokości przekraczającej 2 m jest mniejsze niż 10%, może zostać zwolniony z wymogu, o którym mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, pod warunkiem wykazania, że rejestracja danych o pasażerach jest niemożliwa oraz są spełnione poniższe warunki:

- 1) podróż nie przekracza 30 mil morskich, licząc od punktu wyjścia;
- 2) głównym celem usługi jest zapewnienie regularnego połączenia pasażerskiego;
- 3) funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu;
- 4) są dostępne wiarygodne prognozy meteorologiczne;
- 5) jest dostępny wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy.

4. Armator ubiegający się o zwolnienie, o którym mowa w ust. 1–3, składa wniosek do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu rozpoczęcia podróży. Wniosek powinien być sporządzony w formie pisemnej i zawierać szczegółowe uzasadnienie przyczyn i podstaw zwolnienia.

5. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku o udzielonych zwolnieniach informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską o udzielonych zwolnieniach wraz z podaniem uzasadnienia podjętej decyzji. Dane przekazuje się za pośrednictwem bazy danych utworzonej w tym celu przez Komisję Europejską.

7. Zwolnień, o których mowa w ust. 1–3, nie stosuje się wobec armatora organizującego przewóz pasażerów statkiem podnoszącym banderę państwa trzeciego, będącego stroną Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), które na mocy odpowiednich postanowień tej konwencji nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwane dalej „projektowanym rozporządzeniem”, zmierza do wykonania upoważnienia, o którym mowa w art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Potrzeba wydania projektowanego rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...) oraz potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z dnia 30.11. 2017 r., str. 52).

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 106 ustawy projektowane rozporządzenie określa sposób liczenia osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy, oraz warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy.

Zapewnienie właściwego i terminowego przekazywania informacji o liczbie oraz o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku jest niezmiernie istotne z uwagi na znaczenie tych informacji dla przygotowania i skuteczności operacji poszukiwawczych i ratunkowych.

Przepisy projektowanego rozporządzenia muszą odzwierciedlać zmiany ustawowe. Informacje dotyczące osób podróżujących na statkach wymagane zgodnie z art. 103 ustawy będą przekazywane bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego, znikną natomiast istniejące w chwili obecnej wymogi prowadzenia przez armatorów systemów rejestracji informacji dotyczących pasażerów. Systemy te są zatwierdzane i kontrolowane przez dyrektorów urzędów morskich.

Korekty wymagał katalog informacji dotyczących osób podróżujących drogą morską zbieranych i przekazywanych przez armatora (art. 103 ustawy). Będą one przekazywane do punktu kontaktowego, co umożliwi natychmiastowe ich udostępnienie np. w razie wypadku Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz innym podmiotom zaangażowanym w akcję ratowniczą.

Armator będzie obowiązany do:

1) wprowadzenia procedur rejestracji danych dotyczących osób znajdujących się na statku, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, zapewniających, że wymagane informacje będą przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego w sposób dokładny i terminowy oraz pozwalających uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku i mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach;

2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji dotyczących pasażerów do pojedynczego punktu kontaktowego.

Dopełnienie tych obowiązków będzie sprawdzane podczas audytu armatora statku przeprowadzonego zgodnie z art. 22 ustawy.

W odniesieniu do armatorów jachtów komercyjnych będą oni mieli możliwość przekazywania informacji dotyczących pasażerów przy użyciu aplikacji mobilnej, a w okresie przejściowym – również w postaci papierowej, tak jak dotychczas.

Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy dyrektywy 2017/2109 do dnia 21 grudnia 2019 r i stąd proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem 21 grudnia 2019 r.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie liczenia osób odbywających podróże na statkach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch-Sieradzka Główny specjalista/ Departament Gospodarki Morskiej Tel. 22 583 85 82, e-mail: sonia.knobloch-sieradzka@mgm.gov.pl</p> <p>Paweł Krężel Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej tel. 22 583 85 70, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 08.03.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. ...).</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. ...) oraz potrzebą transpozycji do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich.

Państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy tej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r.

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

Zapewnienie właściwego i terminowego przekazywania informacji o liczbie oraz o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku jest niezmiernie istotne z uwagi na znaczenie tych informacji dla przygotowania i skuteczności operacji poszukiwawczych i ratunkowych. Przepisy rozporządzenia muszą odzwierciedlać zmiany ustawowe. Informacje dotyczące osób podróżujących na statkach wymagane zgodnie z art. 103 ustawy o bezpieczeństwie morskim będą przekazywane bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego, znikną natomiast istniejące w chwili obecnej wymogi prowadzenia przez armatorów systemów rejestracji informacji dotyczących pasażerów, zatwierdzone i kontrolowane przez dyrektorów urzędów morskich. Korekty wymagał katalog informacji dotyczących osób podróżujących drogą morską zbieranych i przekazywanych przez armatora (art. 103 ustawy). Będą one przekazywane do punktu kontaktowego, co umożliwi natychmiastowe ich udostępnienie np. w razie wypadku Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz innym podmiotom zaangażowanym w akcję ratowniczą. Projektowane rozporządzenie określa sposób liczenia osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy, oraz warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji danych dotyczących pasażerów.

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

Kwestie dotyczące inspekcji państwa portu zostały uregulowane na poziomie międzynarodowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	3	Dane własne	Zaprzestanie zatwierdzania i kontrolowania systemów rejestracji armatora Sprawdzanie procedur i wyznaczenia osoby odpowiedzialnej podczas audytów armatora (art. 22 ustawy)

JST																	
Źródła finansowania																	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę poziomu wydatków sektora publicznego związanych z kosztami funkcjonowania oraz przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu. Koszty związane z funkcjonowaniem inspekcji państwa portu, takie jak koszty zatrudnienia inspektorów wykonujących zadania inspekcji państwa portu, szkoleń dla inspektorów, delegacji służbowych, są pokrywane z budżetów dyrektorów urzędów morskich. Środki finansowe na ten cel są odpowiednio zapewnione co roku w budżetach dyrektorów urzędów morskich, w tym na rok 2019. Nie przewiduje się dodatkowych kosztów związanych z wejściem w życie projektowanego rozporządzenia.															
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe																	
Skutki																	
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)									
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa																
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw																
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe																
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa																
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw																
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe																
Niemierzalne																	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.															
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu																	
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy																	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).								<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy									
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...								<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...									
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.								<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy									
9. Wpływ na rynek pracy																	
Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.																	

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z chwilą jego wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Monitoring będzie odbywać się na bieżąco w ramach cyklicznych wizyt przedstawicieli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		



Warszawa, 27 maja 2019 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1682.2018 / 22/ ar

Dot. RM-10-71-19 UC144 z 24.05.2019 r.

Pan Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy
o bezpieczeństwie morskim, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa
Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej