Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 4 lipca 2019 r.

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim[1)]

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”, przewożącą 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:

a) w ust. 1a wyrazy „z art. 20 ust. 1 pkt 1–4” zastępuje się wyrazami „z art. 20 ust. 1 pkt 1–4 i 6”,

b) 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.”;

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.”;

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 podroż 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. 116 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do pracowników jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 3, może być stosowany system równoważnego czasu pracy, w którym jest dopuszczalne przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy do 24 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.”;

24) w art. 117:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw, oraz może wykonywać, w ramach prowadzonych akcji ratowniczych, działania z zakresu ratownictwa morskiego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Środki finansowe uzyskane z tytułu zwrotu kosztów związanych z realizacją działań, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.”;

25) 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,”;

26) 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 morskiego 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., z wyjątkiem art. 1 pkt 23 i 24, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Marek Kuchciński