



**Opinia do ustawy o bezpieczeństwie morskim
(druk nr 1339)**

I. Cel i przedmiot ustawy

Celem ustawy jest przede wszystkim wdrożenie do polskiego porządku prawnego postanowień szeregu dyrektyw tzw. Trzeciego pakietu morskiego (Erika III), zwiększającego bezpieczeństwo w transporcie morskim poprzez umożliwienie rozwoju uczciwej konkurencji armatorom, którzy spełniają międzynarodowe standardy bezpieczeństwa. Ustawą dokonuje się także szeregu innych zmian co spowodowało konieczność uchylecia obecnie obowiązującej regulacji (ustawy z dnia 9 listopada 2000 r.) i zastąpienia jej nową ustawą.

Ustawa w zakresie organizacji administracji morskiej pozwala na upoważnienie tzw. uznanej organizacji tj. instytucji kwalifikacyjnej wykonującej zadania w zakresie nadzoru technicznego nad statkami uznanej przez Komisję Europejską do wykonywania zadań administracji morskiej. Ustawa nakłada także na dyrektorów urzędów morskich obowiązek utrzymania systemu zarządzania jakością zgodnego z normą ISO 9001. Ponadto nałożono na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek przeprowadzania audytu zgodnie z przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i publikacji wyników tego audytu. Audytowi temu podlegałyby wszystkie urzędy i podmioty realizujące zadania wynikające z przepisów IMO.

Ustawa określa wymagania dotyczące bezpieczeństwa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia warunkujące używanie statku i jego dopuszczenie do żeglugi.

Ustawa określa sposób przeprowadzania inspekcji państwa bandery oraz inspekcji państwa portu.

Inspekcja państwa bandery polega na kontroli spełniania przez statek o polskiej przynależności wymagań warunkujących jego dopuszczenie do żeglugi określonych w ustawach oraz Międzynarodowym kodeksie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiu zanieczyszczeniom.

Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich oraz konsulowie. Na podstawie pozytywnych wyników przeprowadzonych inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny wydaje odpowiednie certyfikaty o określonym terminie ważności potwierdzające spełnianie wymagań w zakresie bezpieczeństwa przez statek.

Inspekcja państwa portu polega na inspekcji statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich. Po przeprowadzeniu inspekcji, w przypadku stwierdzenia, iż stan statku stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub dla środowiska naturalnego, organ inspekcyjny wydaje decyzję o zatrzymaniu statku lub zakazuje pracy statku. W decyzji organ wskazuje uchybienia, które należy usunąć. Armator powinien usunąć uchybienia w porcie zatrzymania, chyba że nie jest to możliwe, wówczas organ inspekcyjny zezwala na wyjście z portu w celu naprawy w najbliższej stoczni remontowej.

W przypadku szybkich statków pasażerskich lub typu ro-ro poważne zagrożenie bezpieczeństwa uprawnia organ inspekcyjny do wydania decyzji o zakazie używania statku.

Organy inspekcyjne mogą także wydawać statkom zakazy wejścia do portu, w przypadkach gdy wobec tego statku zapadały już decyzje o zatrzymaniu lub zakazie używania lub naruszył warunki zatrzymania.

Ustawa określa szczegółowe zasady postępowania, zawiadamiania władz państwa bandery, podmiotów wydających świadectwa kwalifikacji i certyfikaty oraz organizacji międzynarodowych.

W ustawie określono także kwalifikacje jakie muszą spełniać członkowie załóg statków morskich, aby statki mogłyby być używane w żegludze. Ustawa określa rodzaje dokumentów stanowiących potwierdzenie posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku oraz określa morskie jednostki edukacyjne, zasady ich uznania i audytu. Ustawa określa także sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną.

W ustawie określono zasady bezpiecznego uprawiania żeglugi, obowiązków spoczywających na armatorach, kapitanach w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, zgłaszania zdarzeń, zagrożeń i ruchu statków. W tym celu ustanawia się Narodowy System

Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji. Ustawa określa też obowiązki w zakresie transportu ładunków, przewożenia pasażerów oraz usług pilotowych.

Ostatni z merytorycznych rozdziałów ustawy jest poświęcony ratowaniu życia na morzu oraz zasad funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Projekt ustawy został wniesiony przez Radę Ministrów w dniu 20 lipca 2011 r. W wyniku prac legislacyjnych wniesiono poprawki o charakterze redakcyjnym i porządkowym oraz dodano niezbędne nowelizacje następujących ustaw: o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, o pracy na morskich statkach handlowych, o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego, o wyposażeniu morskim, o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

III. Uwagi szczegółowe

1. Art. 9 ust. 1 ustanawia obowiązek przeprowadzania przez ministra audytu swojego urzędu i podległych mu służb zgodnie z przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Ponieważ ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, tak jak inne organy państwa, obowiązują zawarte umowy międzynarodowe, zobowiązanie do przeprowadzenia audytu wynikające z tych umów (lub przepisów organizacji do których Rzeczypospolita Polska przystąpiła, w zakresie wynikającym z umowy międzynarodowej) jest oczywistością i nie wymaga potwierdzenia w ustawie, bowiem nie niesie treści normatywnej a jedynie informacyjną.

Art. 9 ust. 1 i ust. 2 zawierają odnośniki do Dziennika Urzędowego Ministra Infrastruktury, który w obwieszczeniu podał do publicznej wiadomości fakt o niektórych przepisach IMO dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Ponieważ odnośniki przytaczają tytuły przepisów IMO, a nie tytuł obwieszczenia to nie spełniają roli odnośników wynikającej z Zasad techniki prawodawczej ponieważ dezinformują adresatów norm o tym, że w określonym dzienniku urzędowym znajdują wymienione w nich przepisy IMO.

Jeżeli ust. 1 nie zostanie skreślony to należy, zamiast wspomnianych odnośników, przywołać wprost w przepisach ust. 1 i 2 tytuły rezolucji IMO, na podstawie których będzie przeprowadzany audyt.

2. Art. 32 ust.2 informuje o tym, że czarne, szare i białe listy państw są publikowane w ramach sprawozdania Memorandum Paryskiego, które zawiera kwalifikację państw bandery na podstawie wyników wszystkich inspekcji oraz wskaźników zatrzymań i uchybień statków w okresie ostatnich 3 lat. Publikowanie list wynika z postanowień Memorandum Paryskiego, obowiązek ich publikowania nie dotyczy adresatów ustawy, więc powtarzanie normy wynikającej i dotyczącej prawa międzynarodowego jest zbędne w ustawie, w konsekwencji przepis ten należy skreślić.

3. Zgodnie z art. 39 ust. 2 kwalifikowania statków do inspekcji dokonuje się na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 58 ustawy. Jednak według art. 40 ust. 2 inspekcję "bardziej szczegółową" dokonuje się tylko w wyniku przeprowadzania inspekcji "wstępnej" i nie potrzebna jest żadna dodatkowa kwalifikacja. Ponadto inspekcję przeprowadza się na podstawie "wyraźnych powodów", które również mają być określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 58. Art. 58 pkt 7 wymienia m.in. okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej. Ponieważ zakres pojęcia "okoliczności" nie jest tożsamy z pojęciem "wyraźne powody" należy te przepisy ujednolicić, tak aby zarówno w art. 40 jak i 58 posługiwać się jednolitą terminologią na określenie tych samych przesłanek przeprowadzania inspekcji.

Adam Niemczewski

wicedyrektor