



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-142-03

Druk nr 2033
Warszawa, 19 września 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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 izbach morskich
wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.**

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

USTAWA

z dnia o zmianie ustawy o izbach morskich

Art. 1. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 58, poz. 320, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art.1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wypadkami morskimi w rozumieniu niniejszej ustawy są zdarzenia na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegające w szczególności na:

- 1) zatonięciu, zaginięciu, opuszczeniu lub utraceniu statku w inny sposób,
- 2) zderzeniu się statków,
- 3) zetknięciu się statku z dnem lub podwodną przeszkodą,
- 4) uderzeniu statku w budowlę, urządzenie lub instalację, w następstwie którego statek spowodował lub doznał uszkodzenia,
- 5) powstaniu pożaru lub wybuchu na statku,
- 6) zagrożeniu bądź ograniczeniu bezpieczeństwa statku lub znajdujących się na nim osób, w szczególności na skutek:
 - a) uszkodzenia lub niesprawności urządzeń albo innych elementów wyposażenia statku,
 - b) zmian w zakresie stateczności statku,
- 7) zaginięciu ze statku człowieka,

- 8) nastąpieniu śmierci lub uszczerbku na zdrowiu człowieka, w związku z pracą lub pobytem na statku, zachowaniem się statku, działaniem lub stanem jego urządzeń, bądź innych jego elementów lub właściwościami ładunku statku.”;
- 2) art. 2 otrzymuje brzmienie:
„Art. 2. 1. Izby morskie rozpoznają wypadki morskie:
1) statków o polskiej przynależności,
2) statków o obcej przynależności, jeżeli wypadek nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym albo jeżeli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpił armator lub kapitan takiego statku.
2. Sprawy wypadków morskich, w których uczestniczą jednostki pływające Marynarki Wojennej lub Straży Granicznej, izby morskie rozpoznają, w odniesieniu do tych jednostek, za zgodą Dowódcy Marynarki Wojennej lub Komendanta Głównego Straży Granicznej.”;
- 3) art. 4 otrzymuje brzmienie:
„Art. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości określi, w drodze rozporządzenia, terytorialny zakres działania izb morskich, uwzględniając podział terytorialny państwa.”;
- 4) użyty w art. 6 w ust. 1 oraz w art. 17 w ust. 2 w różnych przypadkach wyraz „Wojewódzki” zastępuje się użytym w odpowiednich przypadkach wyrazem „Okręgowy”;
- 5) w art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, uwzględniając podział terytorialny państwa, siedzibę izby morskiej poza siedzibą sądu okręgowego, przy którym działa izba morska.”;
- 6) użyte w art. 8 w ust. 1, w art. 12 w ust. 1, w art. 15 w ust. 1 i 2 oraz w art. 17 w ust. 1 pkt 2, w różnych przypadkach, wyrazy „Minister

Żegluga” zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw gospodarki morskiej”;

7) w art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do pozostałych pracowników izb morskich mają odpowiednie zastosowanie przepisy o pracownikach sądów i prokuratury.”;

8) w art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb powoływania ławników oraz zasady ich wyznaczania do udziału w posiedzeniach, uwzględniając kwalifikacje zawodowe, a także sposób wynagradzania i pokrywania innych należności związanych z udziałem w posiedzeniach.”;

9) w art. 13 skreśla się wyraz „ludowych”;

10) w art. 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Poza rozprawą postanowienia wydaje izba morska bez udziału ławników, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej.”;

11) w art. 15:

a) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Delegat przy Odwoławczej Izbie Morskiej może brać udział w postępowaniu przed izbą morską pierwszej instancji i podejmować czynności, do jakich uprawniony jest delegat przy tej izbie, oraz przekazać delegatowi przy izbie morskiej pierwszej instancji uczestnictwo w postępowaniu przed Odwoławczą Izbą Morską.

4. W sprawach wypadków morskich, które mogą zostać uznane za wypadki przy pracy, w postępowaniu przed izbami ma prawo uczestniczyć obok delegata – państwowy inspektor pracy właściwy dla pracodawcy zatrudniającego pracownika, który uległ wypadkowi.”,

b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

- „7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, uwzględniając system organizacyjny izb morskich, sposób wykonywania zadań przez delegatów oraz sprawowania nadzoru nad ich działalnością, a także zakres pokrywania kosztów tej działalności.”;
- 12) użyte w art. 15 w ust. 5 i 6, w art. 23 w ust. 4, w art. 29 w ust. 2 i 3, w art. 30 w ust. 3, w art. 33, w art. 41 i w art. 48 w ust. 1 w różnych przypadkach wyrazy „techniczny inspektor pracy” zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami „państwowy inspektor pracy”;
- 13) w art. 16:
- a) w ust. 1 wyrazy „od organów państwowych i jednostek gospodarki uspołecznionej” zastępuje się wyrazami „od armatorów, organów i instytucji państwowych, samorządowych i społecznych, przedsiębiorców oraz innych jednostek organizacyjnych”,
- b) w ust. 2 wyrazy „Wojska Ochrony Pogranicza” zastępuje się wyrazami „Straż Graniczna”;
- 14) art. 18 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 18. Izby Morskie są państwowymi jednostkami budżetowymi. Wydatki izb morskich są pokrywane z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.”;
- 15) w art. 19 wyrazy „Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej” zastępuje się wyrazami „Rzeczypospolitej Polskiej”;
- 16) w art. 21:
- a) ust.1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Organy administracji morskiej oraz inne organy władzy publicznej są obowiązane o wypadku morskim niezwłocznie zawiadomić izbę morską, zabezpieczyć ślady i dowody, a w przypadkach nie cierpiących zwłoki dokonać czynności

koniecznych do wstępnego ustalenia stanu faktycznego, przekazać izbie morskiej materiał dotyczący wypadku oraz w zakresie pomocy prawnej załatwiać wezwania izb morskich.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w sprawach wypadków morskich, którym ulegli ich pracownicy lub w których obiekty portowe zostały uszkodzone albo spowodowały szkody.

3b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatorów i kapitanów statków oraz podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, uwzględniając rodzaj wypadków podlegających zgłoszeniu, w których dowody i ślady powinny być zabezpieczone oraz dokumenty sporządzone i przekazane organom uprawnionym do prowadzenia dochodzeń, a także rodzaj pomocy i informacji, których należy udzielać tym organom.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Organy Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i prokuratury wojskowej w sprawie toczącej się przed izbą morską nie są obowiązane do udzielania wiadomości, dokumentów i innych danych, jeżeli może to doprowadzić do ujawnienia tajemnicy państwowej.”;

17) w art. 22 w ust. 2 w pkt 2 wyrazy „ciężkie uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka” zastępuje się wyrazami „zaginięcie lub śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka, a także narażenie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”;

18) w art. 25 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pełnomocnikiem może być adwokat, radca prawny, pracownik zainteresowanego, członek związku lub stowarzyszenia zawodowego zrzeszającego osoby posiadające kwalifikacje zawodowe w żegludze morskiej.”;

19) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Jeżeli zainteresowany członek załogi lub pilot statku uprawiającego żeglugę na wodach, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy podmiot polski, wykazał brak kwalifikacji niezbędnych dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może w orzeczeniu pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.

2. Izba morska może w orzeczeniu uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej od spełnienia przez zainteresowanego co najmniej jednego z następujących warunków:

- 1) wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez czas oznaczony,
- 2) wykazania koniecznych umiejętności w trybie przewidzianym przepisami o kwalifikacjach w żegludze morskiej,
- 3) odbycia w częściowym lub pełnym zakresie praktyki, która była wymagana do uzyskania dotychczasowych uprawnień.

3. Izba morska może na posiedzeniu, w tym samym składzie, w którym orzekła o pozbawieniu zainteresowanego prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej, postanowić o zawieszeniu prawa wykonywania tych uprawnień przez zainteresowanego do czasu ostatecznego

zakończenia postępowania, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa żeglugi. Na postanowienie to zainteresowanemu przysługuje zażalenie.

4. Dokumenty określające uprawnienia w żegludze morskiej członków załóg statków i pilotów oraz organy właściwe do ich wydawania określają odrębne przepisy.

5. Przepisów ust. 1-3 nie stosuje się do członków załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej i Straży Granicznej.”;

20) w art. 36 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli izba morska stosuje środek, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lub 2, rozstrzygnięcie o tym powinno być zawarte w sentencji orzeczenia.”;

21) w art. 38 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przytoczenie okoliczności, które izba morska miała na względzie przy zastosowaniu środka, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lub 2.”;

22) art. 39 otrzymuje brzmienie:

„Art. 39. Orzeczenie wraz z uzasadnieniem doręcza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, delegatowi oraz zainteresowanemu, a w sprawach określonych w art. 15 ust. 4 również państwowemu inspektorowi pracy.”;

23) w art. 42 wyraz „rewizji” zastępuje się wyrazem „apelacji”;

24) w art. 43:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Odwoławcza Izba Morska może zmienić orzeczenie izby morskiej pierwszej instancji na niekorzyść zainteresowanego w części dotyczącej zastosowanego wobec niego środka, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lub 2, o którym nie orzekła izba pomimo wniosku delegata, tylko w przypadku zaskarżenia w

tym zakresie orzeczenia przez delegata na niekorzyść zainteresowanego.”,

b) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Przepis art. 35 ust. 3 stosuje się odpowiednio tylko w warunkach określonych w ust. 4.

6. Odwoławcza Izba Morska rozpoznaje zażalenie na postanowienie, o którym mowa w art. 35 ust. 3, na posiedzeniu, w składzie: przewodniczący lub wiceprzewodniczący i czterech ławników, najpóźniej w ciągu 3 dni od wpływu akt z zażaleniem.”;

25) art. 44-46 otrzymują brzmienie:

„Art. 44. 1. Odwoławcza Izba Morska utrzymuje w mocy, zmienia lub uchyla zaskarżone orzeczenie w całości lub części.

2. W razie stwierdzenia niewyjaśnienia istoty sprawy w częściowym lub pełnym zakresie rozstrzygnięć określonych w art. 36 ust. 1 pkt 5-7 oraz art. 35 ust. 1 i 2, Odwoławcza Izba Morska uchyla zaskarżone orzeczenie w całości lub w części i przekazuje sprawę izbie morskiej do ponownego rozpoznania.

3. Odwoławcza Izba Morska utrzymuje w mocy lub uchyla zaskarżone postanowienie, o którym mowa w art. 35 ust. 3.

Art. 45. 1. Od orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej rozstrzygającego w zakresie środka, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lub 2, zainteresowanemu, wobec którego środek został zastosowany, przysługuje apelacja. Apelację wnosi się za pośrednictwem Odwoławczej Izby Morskiej do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku w terminie 14 dni od daty doręczenia orzeczenia wraz z uzasadnieniem.

2. Apelacja powinna być sporządzona i podpisana przez adwokata lub radcę prawnego.

3. Jeżeli w wyniku rozpoznania apelacji zaskarżone orzeczenie zostało uchylone w całości lub w części, przy ponownym rozpoznaniu sprawy stosuje się odpowiednio przepis art. 43 ust. 4 i 5.
4. Na postanowienie Odwoławczej Izby Morskiej wydane w trybie art. 43 ust. 5 lub 6 zainteresowanemu, któremu zawieszono prawo wykonywania uprawnień w żegludze, przysługuje zażalenie. Zażalenie wnosi się za pośrednictwem Odwoławczej Izby Morskiej do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia wraz z uzasadnieniem.
5. Okres trwania zawieszenia, o którym mowa w art. 35 ust. 3, zalicza się na poczet zastosowanego środka, o którym mowa w art. 35 ust. 1 lub 2.
6. Od wyroków i postanowień Sądu Apelacyjnego w Gdańsku wydanych w postępowaniu odwoławczym, o którym mowa w ust. 1 i 4, oraz od orzeczeń i postanowień kończących postępowanie przed izbami morskimi nie przysługuje kasacja.

Art. 46. O ile przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej, do rozpoznania apelacji lub zażalenia, o których mowa w art. 45 ust. 1 i 4, stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania karnego o apelacji lub zażaleniu.”;

26) w dziale II po rozdziale IV dodaje się rozdział IVa w brzmieniu:

„Rozdział IVa

Wykonanie orzeczeń i postanowień

Art. 46a. Wykonaniu podlega:

- 1) orzeczenie w części dotyczącej zastosowanego środka, o którym mowa w art. 35 ust.1 lub 2, jeżeli postępowanie zostało ostatecznie zakończone,
- 2) postanowienie o zawieszeniu prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej, którego nie zaskarżono

bądź zostało utrzymane w mocy po rozpoznaniu zażalenia.

Art. 46b. Właściwym do wykonania orzeczenia lub postanowienia, o którym mowa w art. 46a, jest podmiot polski, który wydał zainteresowanemu ostatni dokument określający uprawnienia w żegludze morskiej.

Art. 46c. 1. Orzeczenie lub postanowienie podlegające wykonaniu doręcza właściwemu podmiotowi izba morska, która zastosowała środek, o którym mowa w art. 35 ust.1 lub 2.

2. Podmiot właściwy do wykonania orzeczenia lub postanowienia wzywa zainteresowanego do złożenia w terminie 3 dni dokumentu dotyczącego uprawnień będących przedmiotem rozstrzygnięcia zawartego w orzeczeniu lub postanowieniu, pouczając zainteresowanego o skutkach, określonych w ust. 3.

3. Dokument nie złożony w terminie, o którym mowa, w ust. 2 traci ważność z mocy prawa.

Art. 46d. 1. Podmiot właściwy do wykonania orzeczenia lub postanowienia wyda zainteresowanemu w miejsce złożonego dokumentu inny dokument, określający uprawnienia w żegludze morskiej stosownie do treści orzeczenia lub postanowienia, bądź zatrzyma złożony dokument, jeżeli uprawnienia były najniższe.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, zwróci zainteresowanemu złożony przez niego dokument niezwłocznie:

1) z upływem okresu pozbawienia prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej i po stwierdzeniu spełnienia warunków, od których przywrócenie prawa wykonywania uprawnień było uzależnione,

2) jeżeli postanowienie o zawieszeniu prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej zostało uchylone.”;

- 27) w art. 48 w ust. 3 wyraz „państwowej” zastępuje się wyrazem „rządowej”;
- 28) w art. 50 wyrazy „statku obcego” zastępuje się wyrazami „statku o obcej przynależności”;
- 29) w art. 56 ust.1 otrzymuje brzmienie:
„1. Na świadka, biegłego lub tłumacza, który bez usprawiedliwienia nie stawił się na rozprawie, izba morska może nałożyć karę pieniężną w wysokości do 1 000 zł, jeżeli niestawiennictwo tej osoby spowodowało odroczenie rozprawy izba morska może ponadto nałożyć na nią obowiązek zwrotu powstałych z tego tytułu kosztów.”;
- 30) art. 57 otrzymuje brzmienie:
„Art. 57. Przepisy art. 56 ust. 1 i 3 mają również zastosowanie w razie nieusprawiedliwionej odmowy złożenia zeznań lub przyrzeczenia, przy czym w razie ponownej odmowy izba morska może nałożyć na świadka ponownie karę pieniężną w wysokości do 1 500 zł.”;
- 31) w art. 59 ust. 1. otrzymuje brzmienie:
„1. Izba morska może nałożyć na winnych nieprzestrzegania przepisów art. 21 ust. 3 i 3a oraz art. 28 ust. 2 karę pieniężną w wysokości do 2 500 zł.”;

Art. 2. W sprawach wypadków morskich, w których postępowanie przed izbami morskimi nie zostało zakończone, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 3. Do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie upoważnień zmienionych niniejszą ustawą zachowują moc przepisy wykonawcze wydane przed dniem jej wejścia w życie.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany niniejszej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192 oraz z 2000 r. Nr 120, poz. 1268.

UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy o izbach morskich jest pilna i bezwzględnie konieczna. W okresie ponad 40 lat obowiązywania ustawa była zmieniana w bardzo wąskim zakresie, nie dotyczącym postępowania przed izbami morskimi. Trzeba mieć na uwadze, że obecnie jedna trzecia ogółu zmian w ustawie o izbach morskich dotyczy uaktualnienia terminologii i nazewnictwa. Od chwili pierwszego projektu ustawy nowelizującej generalnie ustawę o izbach morskich minie 10 lat. W 2000 r. dokonano jedynie niewielkich zmian dotyczących niektórych upoważnień do wydania rozporządzeń. Izby morskie nie mogą przez dalsze lata zmagać się z trudnościami związanymi ze stosowaniem ustawy, której zmiana, z przyczyn wskazanych wyżej, jest konieczna.

Wskutek powyższego przepisy ustawy:

- w zakresie stosowania przez izby morskie środków wobec członków załóg statków i pilotów, nie są skorelowane z innymi przepisami prawa wewnętrznego i nie zapewniają drogi sądowej tym osobom, wymaganej przepisami art. 77 ust. 2 i art. 45 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 kwietnia 1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483) oraz przepisami art. 6 i art. 13 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, sporządzonej dnia 4 listopada 1950 r., (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284) zmienionej następnie i uzupełnionej;
- nie zapewniają skutecznego egzekwowania wykonania środków, o których mowa wyżej;
- nie przewidują stosowania powyższych środków wobec polskich marynarzy zatrudnionych na statkach o obcej przynależności;
- prowadzą do rozbieżności w orzecznictwie izb morskich w kwestii stosowania tych środków;

-
- przewidują jako jeden ze środków przymusu grzywny, których wysokość nie została zdenominowana;
 - wielokrotnie zawierają nieaktualną terminologię i nazewnictwo.

Ponadto obecna ustawa zawiera zbyt ogólną i nie do końca poprawną definicję wypadku morskiego.

Przedstawione wyżej mankamenty ustawy o izbach morskich muszą być pilnie wyeliminowane, aby izby morskie mogły bez przeszkód i w zgodności z przepisami zawartymi w wyżej wskazanych aktach prawnych realizować międzynarodowe zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie badania wypadków morskich, wynikające z szeregu międzynarodowych konwencji ratyfikowanych lub stosowanych przez Państwo Polskie między innymi: Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS 1974/78 (część C art. 21) i Konwencji o prawie morza 1982 (art. 94).

W miejsce bardzo ogólnej, obarczonej błędem idem per idem, definicji wypadku morskiego (art. 1 ust. 2) proponuje się definicję w formie wyliczenia zdarzeń, które wchodzą w zakres pojęcia wypadku morskiego. Wprawdzie zdarzenia te są jedynie przykładowo wyliczone lecz proponowana definicja powinna w znacznym stopniu zmniejszyć występujące między adresatami ustawy o izbach morskich rozbieżności w ocenie, czy dane zdarzenie stanowi wypadek morski. Definicja posługuje się obiektywnymi kryteriami. Zmiana w przepisie art. 9 ust. 2 jest podyktowana koniecznością dostosowania jego treści do przepisu art. 11 ustawy, z którego wynika, że, wyłączając przewodniczących i wiceprzewodniczących, do pracowników izb morskich mają, w zakresie wynagradzania, zastosowanie odpowiednie przepisy o pracownikach sądów i prokuratury.

Delegat przy Odwoławczej Izbie Morskiej, któremu podlegają delegaci przy izbach morskich pierwszej instancji, powinien mieć wyraźnie w ustawie zapewnione prawo wykonywania czynności w postępowaniu przed izbą morską pierwszej instancji, do jakich jest uprawniony delegat przy tej izbie. Proponowana zmiana w art. 15 ustawy jest tym bardziej uzasadniona, że delegat przy Odwoławczej Izbie

Morskiej może, zgodnie z art. 15 ust. 3, przekazać delegatowi przy izbie morskiej pierwszej instancji uczestnictwo w postępowaniu przed izbą odwoławczą.

System organizacyjny, sposób wykonywania zadań przez delegatów, zasady pokrywania kosztów ich działalności oraz sposób sprawowania nad nią nadzoru określono w zarządzeniu nr 37 Ministra Żeglugi z dnia 14 czerwca 1968 r. w sprawie działalności delegatów Ministra Żeglugi przy izbach morskich (Dz.Urz. Min. Żegl. Nr 7, poz. 40) i regulaminie dla delegatów, stanowiącym załącznik do tego zarządzenia. Akty te zostały wydane bez ustawowego upoważnienia. Zachodzi zatem potrzeba ustawowego unormowania tej kwestii.

Krąg podmiotów, od których delegat Ministra, zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy, może żądać wyjaśnień i zwracać im uwagę na uchybienia oraz sprawdzać zastosowanie odpowiednich środków zaradczych, został uaktualniony.

Sposób wykonania przewidzianych w art. 21 ust. 3 ustawy obowiązków armatorów i kapitanów statków w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich powinien być szczegółowo określony w akcie wykonawczym. Rodzaj i treść materiałów są bowiem istotne dla przebiegu i wyników postępowania w tych sprawach. Analogiczne obowiązki powinny ciążyć na podmiotach zarządzających portami w sprawach wypadków morskich, którym ulegli ich pracownicy lub w których obiekty portowe zostały uszkodzone albo spowodowały szkody.

Zmiana art. 22 ust. 2 pkt 2 ustawy wiąże się z nową, definicją wypadku morskiego zawartą w art. 1 ust. 2, niemniej nadal obligatoryjne wszczęcie postępowania w sprawach wypadków z ludźmi będzie dotyczyło najpoważniejszych z nich.

Określony w art. 25 ust. 2 krąg osób uprawnionych do występowania w charakterze pełnomocnika zainteresowanego był zbyt wąski, aby mógł zapewniać odpowiadające potrzebom zainteresowanych szersze korzystanie przez nich z tej instytucji w postępowaniu przed izbami morskimi. Istotne jest bowiem, aby pełnomocnikami mogły być nie tylko osoby posiadające znajomość prawa i praktykę w tym zakresie, ale także osoby, które posiadają odpowiednią wiedzę i praktykę w żegludze morskiej.

W miejsce środków w postaci pozbawienia prawa wykonywania zawodu lub określonych funkcji na czas oznaczony lub na zawsze, jakie według dotychczasowego brzmienia art. 35 ust. 1 ustawy izby morskiej mogą stosować wobec członków załogi statku lub pilota, proponuje się jeden również fakultatywnie stosowany środek, przy czym okres na jaki może być on orzeczony został ściśle określony. Pozbawienie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej wynikających z posiadanego dokumentu wydanego przez właściwy organ polski może dotyczyć wszystkich lub niektórych uprawnień. Ich przywrócenie może być uzależnione od spełnienia określonych warunków przez zainteresowanego. Środek ten ma charakter prewencyjno-wychowawczy i będzie mógł być stosowany wobec zainteresowanego członka załogi lub pilota bez względu na przynależność statku, jeżeli tylko zainteresowany ten posiada dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej, wydany przez właściwy organ polski.

Bezpieczeństwo żeglugi morskiej może wymagać szybkiego odsunięcia od wykonywania uprawnień w żegludze morskiej tego członka załogi lub pilota, wobec którego izba morska zastosowała powyższy środek. Z tego względu celowe jest wprowadzenie przepisu uprawniającego izbę morską do wydania postanowienia o zawieszeniu prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej przez zainteresowanego do czasu ostatecznego zakończenia postępowania. O zawieszeniu tym izba morska może orzec, po wydaniu orzeczenia o pozbawieniu zainteresowanego uprawnień w żegludze morskiej w częściowym lub pełnym zakresie.

Uprawnienia Odwoławczej Izby Morskiej w zakresie stosowania wobec zainteresowanego członka załogi statku lub pilota wyżej wskazanego pozbawienia bądź zawieszenia prawa wykonywania uprawnień w żegludze zostały szczegółowo określone w częściowo zmienionym art. 43 ustawy.

Niezbędne jest nowe unormowanie podstaw, z jakich Odwoławcza Izba Morska może uchylić zaskarżone orzeczenie i przekazać sprawę izbie pierwszej instancji do ponownego rozpoznania. Przesłanki nieważności postępowania nie zostały wskazane w art. 44 ust. 2, a Kodeks postępowania karnego, którego przepisy stosuje się odpowiednio do postępowania przed izbami morskimi, nie posługuje się takim terminem. W praktyce zdarza się, że istota sprawy nie tyle jest nie rozpoznana co niewyjaśniona w częściowym lub pełnym zakresie rozstrzygnięć określonych w art. 36 ust. 1 pkt 5-7 oraz art. 35 ust. 1 i 2 dotychczasowej ustawy.

Realizacją konstytucyjnego i konwencyjnego prawa do sądu jest wprowadzenie możliwości wniesienia przez zainteresowanego do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku:

- apelacji od orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej rozstrzygającego w przedmiocie środka, o którym mowa w art. 35 ust. 1 i 2,
- zażalenia na postanowienie Odwoławczej Izby Morskiej rozstrzygającego w przedmiocie zawieszenia zainteresowanemu prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej.

Regulacja ta zapewni ochronę wolności obywatelskiej co do wykonywania zawodu przez zbadanie w postępowaniu sądowym legalności i trafności merytorycznej rozstrzygnięcia izby morskiej w tym zakresie.

Nie przewiduje się natomiast możliwości wnoszenia kasacji, mając na uwadze, że postępowanie przed Sądem Apelacyjnym rozpoznającym apelację lub zażalenie będzie w istocie postępowaniem już przed „trzecią” instancją, a pozbawienia lub zawieszenia prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej nie można przewlekać na lata ze względu na sytuację zainteresowanego i bezpieczeństwo żeglugi morskiej.

Ponadto w szeregu aktach prawnych regulujących odpowiedzialność dyscyplinarną w różnych grupach zawodowych (wymienionych w art. 74, 76-80, 82, 83, 86-88 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym Dz. U. Nr 240, poz. 2052) przewiduje się odwołanie do sądu apelacyjnego od orzeczenia sądu dyscyplinarnego II instancji, wykluczając możliwość wniesienia kasacji. Według poglądu Sądu Najwyższego sformalizowany i ograniczony środek zaskarżenia, jakim jest kasacja, nie stanowi realizacji prawa do sądu (vide OSN nr 1/2001 poz. 158).

W nowym rozdziale zatytułowanym „Wykonanie orzeczeń i postanowień” zostały przewidziane przepisy, które powinny zapewnić skuteczne wykonanie pozbawienia lub zawieszenia prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej zastosowanego przez izbę morską wobec zainteresowanego. Wprowadza się obowiązek zainteresowanego zwrócenia właściwemu organowi polskiemu dokumentu określającego uprawnienia tego zainteresowanego w żegludze morskiej.

Temu zaś obowiązkowi odpowiada obowiązek właściwego organu polskiego wydania zainteresowanemu dokumentu określającego jego uprawnienia w żegludze, stosownie do treści orzeczenia lub postanowienia izby morskiej. Rozwiązanie, że niezłożony dokument traci ważność z mocy samego prawa, powinno skłaniać zainteresowanego do spełnienia powyższego obowiązku.

Przepis art. 46 ustawy nie został uchylony przez ustawę z dnia 24 maja 1989 r. o rozpoznawaniu spraw gospodarczych przez sądy (Dz. U. Nr 33, poz. 175, z późn. zm.). Sprawy, które należały do właściwości komisji arbitrażowych zostały, przejęte przez sądy powszechne.

Orzeczenia izb morskich nie powinny wiązać sądów również w sprawach gospodarczych. Wina ustalona przez izbę morską nie zawsze pokrywa się z pojęciem winy w postępowaniu karnym lub cywilnym. W związku z tym ten przepis w dotychczasowym brzmieniu nie ma racji bytu.

W miejsce grzywnien w kwotach określonych w przepisach art. 56 ust. 1, art. 57 i art. 59 ust. 1 obowiązującej ustawy o izbach morskich proponuje się wzorem Kodeksu postępowania karnego (art. 285 i następne), jako środek przymusu, kary porządkowe określone kwotowo. Ponadto środki przymusu powinny być stosowane fakultatywnie, a nie obligatoryjnie, jak stanowi art. 56 ust. 1 w dotychczasowym brzmieniu. Te względy decydują o potrzebie nadania tym przepisom nowego brzmienia.

Proponowane zmiany w ustawie ujęte w projekcie w art. 1 w pkt 2, 3, 5, 7, 10, 13, 16, 24, 30, 31, wynikają z konieczności uaktualnienia terminologii i nazw użytych w przepisach tej ustawy, wymienionych w wyżej wskazanych punktach. Zmiany w przepisach ustawy dotyczące uaktualnienia terminologii i nazw stanowią przeszło jedną trzecią ogółu zmian.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty na które oddziałuje akt normatywny

Ustawa zmieniająca ustawę o izbach morskich dotyczy izb morskich rozpatrujących wypadki morskie, organów terytorialnej administracji morskiej oraz podmiotów będących stronami wypadków morskich, objętych badaniem i postępowaniem izb morskich.

2. Cel wprowadzenia regulacji

Celem proponowanej ustawy jest:

- 1) uporządkowanie oraz uaktualnienie terminologii i nazw,
- 2) dokonanie zmian merytorycznych.

W zakresie uporządkowania i uaktualnienia terminologii i nazw ustawa, zgodnie ze zmianami kompetencyjnymi, nawiązując do aktualnych rozwiązań administracyjnych instytucji rządowych, zastępuje w treści niektórych zapisów nazwy organów administracji państwowej.

W zakresie zmian merytorycznych zaproponowano w treści niektórych zapisów zmian definicji np. statku obcego, ciężkiego uszkodzenia ciała itp. Ustawa podejmuje również zmiany dotyczące funkcjonowania delegatów ministra, uprawnień Odwoławczej Izby Morskiej, stosowania środków prawnych, orzeczeń i postanowień zapewniających skuteczne wykonanie pozbawienia lub zawieszenia prawa wykonywania uprawnień w żegludze zastosowanego przez izbę morską wobec zainteresowanego.

3. Konsultacje

Projekt był przedmiotem konsultacji z izbami i urzędami morskimi, delegatami ministra, związkami armatorów, właściwymi związkami zawodowymi marynarzy i rybaków oraz organami administracji rządowej. W trakcie konsultacji zwracano uwagę na konieczność wydania nowej ustawy o izbach morskich zamiast jej kolejnej nowelizacji. Zdecydowano się na nowelizację ponieważ w znacznej części polega ona na wprowadzeniu tylko zmian dotyczących nazewnictwa i terminologii w zakresie funkcjonujących obecnie instytucji np.: użyte w różnych przypadkach wyrazy „Minister Żeglugi” zastąpiono wyrazami „minister właściwy do spraw gospodarki morskiej”, a wyrazy „Wojska Ochrony Pogranicza” zastąpiono wyrazami „Straż Graniczna”, wyrazy „techniczny inspektor pracy” zastąpiono wyrazami „państwowy

inspektor pracy”. Wprowadzono też kilka definicji zmieniających dotyczących np. wypadku morskiego czy statku obcego.

Poruszano również sprawę funkcjonowania delegatów ministra, zwracając uwagę na konieczność rozszerzenia ich uprawnień. Delegat przy Odwoławczej Izbie Morskiej, któremu podlegają delegaci przy izbach morskich pierwszej instancji, powinien mieć wyraźnie w ustawie zapewnione prawo wykonywania czynności w postępowaniu przed izbą morską pierwszej instancji, do jakich jest uprawniony delegat przy tej izbie. Proponowana zmiana jest tym bardziej uzasadniona, że delegat przy Odwoławczej Izbie Morskiej może przekazać delegatowi przy izbie morskiej pierwszej instancji uczestnictwo w postępowaniu przed izbą odwoławczą.

Podczas konsultacji zgłaszano również zastrzeżenia o charakterze konstytucyjnym. Analiza statusu izb morskich z punktu widzenia charakteru ustrojowego tego organu wskazuje na kilka aspektów, które wymagały rozważenia. Otóż izby morskie to taki typ organu państwowego, który ze względu na zakres kompetencji, sposób powoływania jego składu, stosowaną procedurę oraz gwarancje niezawisłości i niezależności może być uznany za organ zbliżony do sądu, ale nim nie jest. Orzeczenia izby morskiej rozstrzygają o istocie konstytucyjnego prawa, jakim jest wolność wykonywania zawodu, bowiem izba może pozbawić na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub prawa wykonywania określonych funkcji członka załogi polskiego statku lub polskiego pilota, który w związku z wypadkiem morskim wykazał brak kwalifikacji niezbędnych do wykonywania czynności związanych z tymi funkcjami, bądź do wykonywania zawodu albo przez rażące zaniedbania przyczynił się do powstania wypadku. Nie ulega wątpliwości, że wymienione wcześniej postępowanie należy do istoty wymiaru sprawiedliwości. Tym bardziej jest to oczywiste w świetle postanowień Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. gwarantującej każdemu wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz gwarancje realizacji tej wolności w postaci mechanizmu kontroli sądowej prawidłowości ograniczenia tej wolności. Wynika to z gwarancji art. 45 ust. 2 Konstytucji, że każdy ma prawo do sprawiedliwego i jawnego rozpatrzenia sprawy bez nieuzasadnionej zwłoki przez właściwy, niezależny i niezawisły sąd. W związku z powyższym, jeżeli izby morskie nie są sądami, to należało poszukiwać rozwiązań mających na celu dostosowanie norm ustawy

o izbach morskich do wymogów norm konstytucyjnych tzn. konstytucyjnego zakazu zamykania drogi sądowej dochodzenia naruszonych wolności lub praw określonego w art. 77 ust. 2 Konstytucji. Projekt ustawy nowelizującej ustawę o izbach morskich zawiera propozycję regulacji zapewniającej zainteresowanemu możliwość wniesienia środka odwoławczego do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku od orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej rozstrzygającego w przedmiocie pozbawienia prawa wykonywania uprawnień w żegludze przez zainteresowanego.

Takie rozwiązanie jest zgodne z proponowanym przez Radę Legislacyjną i stanowi dostosowanie przepisów ustawy w tym zakresie do Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (art. 77 ust. 2). Fakt, że środek odwoławczy został nazwany „apelacją” nie oznacza łączenia dwóch rozłącznych propozycji Rady Legislacyjnej w kwestii dostosowania przepisów ustawy o izbach morskich do Konstytucji. To, że w systemie sądów powszechnych apelacja przysługuje od wyroku sądu I instancji nie oznacza, że w innym postępowaniu, jakim jest postępowanie przed izbami morskimi, apelacja nie może być środkiem wnoszonym do sądu od orzeczenia. Proponowany przepis art. 45 ust. 6 wyłącza możliwość wniesienia kasacji od wyroków i postanowień Sądu Apelacyjnego w Gdańsku zapadłych w wyniku odwołań wnoszonych od orzeczeń i postanowień Odwoławczej Izby Morskiej, gdyż byłby to wprawdzie nadzwyczajny środek odwoławczy, ale już trzeci, jaki przysługiwałby zainteresowanemu, co nadmiernie wydłużałoby postępowanie i stawiało pod znakiem zapytania sens zastosowanego pozbawienia prawa wykonywania uprawnień w żegludze.

Wyżej wymienione instytucje zgłosiły niewielką liczbę uwag, akceptując generalnie treść przedstawionego projektu.

4. Zakres oceny skutków regulacji

Ocena objęła zagadnienia podstawowe dla projektu ustawy:

- 1) korekty uaktualnianej terminologii i nazewnictwa,
- 2) zmian merytorycznych dotyczących funkcjonowania izb morskich, delegatów ministra i stosowanych środków prawnych.

Zakres oceny w części projektu obejmującej zagadnienia zmian terminologii i nazewnictwa dotyczył w szczególności wyeliminowania kwestii spornych dotyczących nazw funkcjonujących aktualnie instytucji. Wykorzystano też doświadczenia i wnioski wynikające z dotychczasowego wdrażania ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich.

Przy ocenie zmian merytorycznych dotyczących określonych definicji, funkcjonowania izb morskich i stosowania środków prawnych wykorzystano postulaty środowiska terenowej administracji morskiej, urzędów i izb morskich oraz doświadczeń delegatów ministra będących swoistymi rzecznikami interesu publicznego.

5. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu oraz sektora publicznego

Wejście w życie przedmiotowej regulacji prawnej nie ma wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa.

6. Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną

Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie przedmiotowej regulacji prawnej nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na rynek pracy

Zastosowanie w projekcie znowelizowanych przepisów mających na celu pozbawienie wykonywania uprawnień w żegludze na określony czas oraz możliwości ich przywrócenia w drodze orzeczenia izby morskiej dyscyplinuje rynek pracy w tym obszarze. Konkretnie adresowane środki prawne będą miały wpływ na podniesienie jakości wykonywanej pracy i kontroli kwalifikacji niezbędnych dla bezpieczeństwa żeglugi.

9. Skutki prawne wprowadzenia regulacji

Ustawa będzie miała bezpośredni i większy wpływ na sprawne funkcjonowanie izb morskich, na których spoczywa obowiązek badania przyczyn wypadków morskich. Dokonanie zmian nowelizacyjnych pozwoli na bardziej dokładne przeprowadzanie

dochodzeń z powodu „każdego zdarzenia lub wypadku morskiego na morzu pełnym, w którym uczestniczył statek pod jego banderą i który spowodował utratę życia lub poważne obrażenia obywateli innego państwa, poważne uszkodzenia statków lub instalacji innego państwa bądź w środowisku morskim” jak to określa art. 94 ust.7 konwencji o prawie morza z 1982 r. Także konwencja SOLAS zobowiązuje państwa do przeprowadzenia każdorazowo dochodzenia w sprawie każdego wypadku, któremu ulegnie jakikolwiek ze statków jego bandery. Kluczowe zatem znaczenie dla zakresu działania izb morskich ma pojęcie wypadku morskiego. Definicja wypadku morskiego w funkcjonującej do tej pory ustawie, zarówno w teorii jak i w praktyce orzeczniczej, bywa kwestionowana. Zmiany merytoryczne w tym zakresie jak i innych częściach ustawy, wprowadzone projektem, stworzą warunki izbom morskim i odwoławczej izbie morskiej do skuteczniejszego oddziaływania w obszarze badania wypadków morskich. Ważne jest to szczególnie w okresie przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, a także będzie miało istotne znaczenie w następnych latach funkcjonowania już w strukturach Unii Europejskiej. Proponowane zmiany nowelizacyjne w ustawie o izbach morskich nie mają wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki kraju.

Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich ustabilizuje sytuację izb morskich oraz poprawi pozycję prawną stron w postępowaniu przed nimi.

Projekt ustawy tworzy lepsze warunki działania sądownictwa morskiego i działalności delegatów ministra. Pozwoli ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej na skuteczniejsze oddziaływanie i sprawowanie nadzoru nad działalnością izb morskich.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner

Sekr. Min. DH/2772 /2003/dwr

Warszawa, 26.08 2003

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Danutę Hübner

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich (pismo nr RM-10-142-03) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Zakres przedmiotowy projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
PODSEKRETARZ STANU

Jarosław Pietras

PROJEKT

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 200..... r.

w sprawie terytorialnego zakresu działania izb morskich

Na podstawie art. 4 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91 , z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 200... r. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Izba Morska w Gdańsku obejmuje swoim zakresem działania sprawy z obszaru województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

2. Izba Morska w Szczecinie obejmuje swoim zakresem działania sprawy z obszaru województwa zachodniopomorskiego.

§ 2. W sprawach wszczętych i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie terytorialnego zakresu działania izb morskich (Dz. U. Nr 159, poz. 1055).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust.2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302, z 2003 r. Nr 19, poz. 165 i Nr 141, poz. 1359).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie terytorialnego zakresu działania izb morskich stanowi realizację delegacji zawartej w art.4 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91 , z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 200... r. Nr, poz.) i zastępuje dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie terytorialnego zakresu działania izb morskich (Dz. U. Nr 159, poz.1055).

Zgodnie z treścią art.4 ustawy o izbach morskich, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości jest zobowiązany do określenia terytorialnego zakresu działania izb morskich, uwzględniając podział terytorialny państwa. Ponieważ siedziba izby morskiej działającej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego, więc analogicznie terytorialny zakres jej działania obejmuje sprawy z tego obszaru. Podobnie, uwzględniając umiejscowienie izby morskiej działającej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, terytorialny zakres jej działania objął sprawy z obszaru województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Dzięki takiemu podziałowi, możliwa jest bardziej sprawna współpraca organów administracji morskiej z izbami morskim w sprawach badania wypadków morskich.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa europejskiego. Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Skutki wdrożenia projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie terytorialnego zakresu działania izb morskich – oceniono następująco:

1) wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

wydanie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, polegających na zwiększeniu bądź zmniejszeniu dochodów,

2) wpływ regulacji na rynek pracy

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zwiększenie lub zmniejszenie zatrudnienia,

3) wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki,

4) wpływ regulacji na rozwój regionów:

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów, ale wyraźnie obszar merytorycznego działania poszczególnych izb morskich,

5) konsultacje merytoryczne i społeczne:

projekt rozporządzenia będzie poddany konsultacjom merytorycznym i społecznym z:

- izbami morskimi w Gdyni i Szczecinie,
- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- organizacjami pracodawców,
- związkami zawodowymi.

Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w projekcie rozporządzenia, który po naniesieniu poprawek i zmian, zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 200 ... r.

w sprawie wykonywania zadań przez delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej biorących udział w postępowaniu przed izbami morskimi

Na podstawie art. 15 ust. 7 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz.1268 oraz z 200... r. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają sposób wykonywania zadań przez delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej działających przy izbach morskich, sprawowania nadzoru nad ich działalnością oraz zasady pokrywania kosztów ich działalności.

§ 2. Przepisy rozporządzenia dotyczące delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zwanych dalej „delegatami” stosuje się odpowiednio do zastępców delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zwanych dalej „zastępcami delegata”.

§ 3.1. Delegaci są ustanowieni przy izbach morskich przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Bezpośredni nadzór i kontrolę nad działalnością delegatów sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.
3. Zastępcy delegatów za udział w posiedzeniach izb morskich otrzymują rekompensatę na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Sprawiedliwości z dnia 17 maja 2000 r. w sprawie rekompensaty dla ławników nie pozostających w stosunku pracy za czas wykonywania czynności w sądzie (Dz. U. Nr 65, poz.773).

§ 4.1. Delegaci wykonują swoje zadania osobiście a w uzasadnionych przypadkach zlecają ich wykonanie swoim zastępcom, nadzorując ich realizację.

2. Na okres urlopu lub innej czasowej niemożności pełnienia obowiązków, delegaci powierzają ich pełnienie jednemu ze swoich zastępców, zawiadamiając o tym przewodniczącego właściwej izby morskiej oraz delegata przy Odwoławczej

Izbie Morskiej, który odpowiednio informuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

§ 5. Delegaci, uczestnicząc w posiedzeniach izb morskich, mogą występować w mundurach oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Rozdział 2

Zasady udziału delegatów w postępowaniu przed izbami morskimi

§ 6. Delegaci, biorąc udział w postępowaniu przed izbami morskimi, stosują przepisy ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, przepisy innych ustaw oraz postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczypospolita Polska jest stroną. Delegaci występujący przed izbami morskimi pierwszej instancji kierują się zaleceniami i wskazówkami delegata przy Odwoławczej Izbie Morskiej.

§ 7. Delegat, biorąc udział w postępowaniu przed izbą morską pierwszej instancji w celu realizacji swoich zadań:

- 1) zgłasza wniosek o wszczęcie postępowania w sprawie wypadku morskiego, jeżeli uzna, że ochrona interesu publicznego uzasadnia złożenie takiego wniosku a postępowanie nie zostało wszczęte z urzędu lub na wniosek zainteresowanego;
- 2) zgłasza wniosek o nie wszczynanie lub umorzenie postępowania, wskazując równocześnie na przyczyny wypadku jeżeli uzna, że ze względu na brak interesu publicznego rozpoznanie sprawy jest niecelowe;
- 3) uczestniczy w prowadzeniu dochodzenia a w tym bierze udział w przesłuchaniu osób zainteresowanych, świadków lub biegłych oraz uczestniczy w wizjach lokalnych;
- 4) podejmuje inne czynności w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania wypadkom morskim.

§ 8.1. W postępowaniu przed izbami morskimi delegat uczestniczy w charakterze strony, stosując odpowiednio przepisy kodeksu postępowania karnego.

2. W toku rozprawy delegat jest uprawniony do:

- 1) zadawania pytań zainteresowanym, świadkom, biegłym i tłumaczom;
- 2) zgłaszania wniosków o uzupełnienie postępowania dowodowego a w tym, powołania dowodu z zeznań dodatkowych świadków lub opinii biegłych; przeprowadzania innych dowodów niezbędnych dla wyjaśnienia sprawy;
- 3) zgłaszania wniosków o przesłuchanie zainteresowanych w charakterze świadków i świadków w charakterze zainteresowanych;
- 4) zgłaszania wniosków o przerwanie lub odroczenie rozprawy.

3. Po zamknięciu przewodu, delegat zgłasza i uzasadnia wnioski dotyczące części orzeczenia mając na uwadze przepisy art.36 ust.1 pkt.5, 6 i 7 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich oraz ewentualnego orzeczenia właściwego środka wobec osób i na zasadach wymienionych w art.35 tej ustawy. Może także wnioskować o wydanie przez izbę morską, w ramach profilaktyki, odpowiednich zaleceń do podjęcia środków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania wypadkom morskim.

§ 9. Delegat przy izbie morskiej pierwszej instancji:

- 1) zaskarża orzeczenie lub postanowienie izby morskiej pierwszej instancji do Odwoławczej Izby Morskiej jeżeli uzna, że wydane orzeczenie lub postanowienie albo ich uzasadnienie jest niesłuszne, nie spełnia wymogów profilaktyki;
- 2) składa odpowiedź na środki odwoławcze wniesione przez zainteresowanych od orzeczeń lub postanowień, ustosunkowując się do podniesionych w nich zarzutów;
- 3) w sprawach budzących wątpliwości uzgadnia z delegatem działającym przy Odwoławczej Izbie Morskiej zasady swojego postępowania oraz przedstawia mu uwagi związane z zagadnieniem bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania wypadkom morskim;
- 4) organizuje ze swoimi zastępcami spotkania robocze, mające na celu ujednoczenie zasad postępowania wynikających z przepisów niniejszego rozporządzenia;
- 5) może brać udział w naradach i konferencjach organizowanych przez przewodniczących izb morskich;
- 6) za pośrednictwem delegata działającego przy Odwoławczej Izbie Morskiej składa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie ze swojej działalności za rok ubiegły, w terminie do dnia 31 stycznia następnego roku.

§ 10. Delegat przy Odwoławczej Izbie Morskiej:

- 1) sprawuje bezpośredni nadzór nad działalnością delegatów przy izbach morskich oraz działalnością swoich zastępców;
- 2) udziela wskazówek delegatom przy izbach morskich pierwszej instancji oraz swoim zastępcom;
- 3) uczestniczy w rozpoznawaniu spraw przez Odwoławczą Izbę Morską, ustosunkowując się do zarzutów podniesionych w przyjętych odwołaniach;
- 4) podczas rozprawy odwoławczej w wypowiedzi końcowej wnioskuje o:
 - a) utrzymanie w mocy orzeczeń lub postanowienia izby morskiej pierwszej instancji albo,
 - b) zmianę zaskarżonego orzeczenia lub postanowienia w całości lub w części albo,

- c) uchylenie zaskarżonego orzeczenia lub postanowienia i przekazanie sprawy izbie morskiej pierwszej instancji do ponownego rozpoznania,
- d) w razie potrzeby zleca delegatom przy izbie morskiej pierwszej instancji wniesienia odwołania,
- e) organizuje ze swoimi zastępcami oraz delegatami przy izbach morskich pierwszej instancji spotkania robocze w celu ujednoczenia zasad postępowania wynikających z przepisów niniejszego rozporządzenia,
- f) może brać udział w naradach i konferencjach organizowanych przez przewodniczących izb morskich,
- g) zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej swoje uwagi i wnioski dotyczące zagadnień związanych z bezpieczeństwem żeglugi i zapobieganiem wypadkom morskim oraz spraw związanych z działalnością delegatów i ich zastępców,
- h) składa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie z działalności swojej i delegatów przy izbach morskich pierwszej instancji za rok ubiegły w terminie do dnia 15 lutego następnego roku.

Rozdział 3

Działalność profilaktyczna delegatów przy izbach morskich

§ 11. Jeżeli w toku postępowania przed izbą morską ujawniono popełnienie wykroczenia wymienionego w art.: art.51, 52 i 53 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz.1156, z 2002 r. Nr 240, poz.2060.) lub art.56 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich R.P. i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz.131), delegat niezwłocznie zgłasza wniosek o ukaranie osób podejrzanych o naruszenie tych przepisów do Dyrektora Urzędu Morskiego, na którego obszarze działania wykroczenie zostało popełnione.

§ 12.1. Delegat sprawuje kontrolę należytego wykonania zaleceń wydanych przez izbę morską przy której został ustanowiony i w tym celu:

- 1) prowadzi ewidencję zaleceń wydanych przez izbę morską oraz zbiór dokumentów odnoszących się do ich realizacji;
- 2) w razie zwłoki w powiadomieniu o realizacji zalecenia żąda od adresata zalecenia wyjaśnień na piśmie oraz zwraca uwagę na uchybienia w ich wykonaniu.

2. W przypadku nieuzasadnionej odmowy wykonania zalecenia, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Rozdział 4

§ 13.1. Do wynagradzania delegatów stosuje się odpowiednio przepisy o wynagradzaniu ławników.

2. Izby morskie zapewniają delegatom i ich zastępcom pomieszczenie do pracy, obsługę kancelaryjną i materiały kancelaryjne.
3. Koszty korespondencji, rozmów telefonicznych i ich podróży służbowych pokrywa się z budżetu państwa.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust.2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302, z 2003 r. Nr 19, poz. 165 i Nr 141, poz. 1359).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykonywania zadań przez delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej biorących udział w postępowaniu przed izbami morskimi stanowi realizację delegacji zawartej w art. 15 ust. 7 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, z 200... r. Nr, poz.).

Opracowany projekt rozporządzenia powstał w oparciu o następujące założenia:

- nie powinien zawierać spraw ujętych w ustawie i izbach morskich,
- powinien regulować całość spraw związanych z działalnością delegatów
- powinien zachować pod każdym względem spójność rozporządzenia z projektem ustawy o zmianie ustawy o izbach morskich,

Projekt rozporządzenia dotyczy sposobu wykonywania zadań przez delegatów ustanowionych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej przy Odwoławczej Izbie Morskiej jako II instancji i izbach morskich I instancji.

Powaga urzędu, tradycja oraz szacunek dla zainteresowanych stających przed izbą morską skłaniałyby do tego, aby delegat w czasie rozpraw występował w mundurze, odpowiednim do jego stanowiska i posiadanego dyplomu morskiego, o czym mówi § 5 projektu rozporządzenia.

W § 6 określono podstawy na jakich powinni opierać się delegaci w wypowiedziach.

Delegat przy izbie morskiej I instancji podlega nadzorowi delegata przy Odwoławczej Izbie Morskiej .

Rozwinięcie w § 12 sprawy kontroli zaleceń uznano za potrzebne, ponieważ izby morskie nie mają do tego żadnej delegacji prawnej i nadzór nad ich realizacją sprawują delegaci.

Mając na względzie działanie prewencyjne, uściślenie sposobu kontroli zaleceń uznano za sprawę ważną.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Skutki wdrożenia projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykonywania zadań przez delegatów ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej biorących udział w postępowaniu przed izbami morskimi – oceniono następująco:

1) wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

wydanie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, polegających na zwiększeniu bądź zmniejszeniu dochodów,

2) wpływ regulacji na rynek pracy

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zwiększenie lub zmniejszenie zatrudnienia, ale przyniesie pozytywne skutki poprzez uszczegółowienie zakresu działania delegatów Ministra Infrastruktury biorących udział w postępowaniu przed izbami morskimi,

3) wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki,

4) wpływ regulacji na rozwój regionów

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów,

5) konsultacje merytoryczne i społeczne

projekt rozporządzenia będzie poddany konsultacjom merytorycznym i społecznym z:

- izbami morskimi w Gdyni i Szczecinie,
- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- organizacjami pracodawców,
- związkami zawodowymi.

Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w projekcie rozporządzenia, który po naniesieniu poprawek i zmian, zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 200 ... r.

w sprawie obowiązków armatorów i kapitanów statków, podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich

Na podstawie art.21 ust. 3b ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz.1268, z 200... r. Nr, poz.), zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Przepisy rozporządzenia regulują obowiązki armatorów i kapitanów statków oraz podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich określonych w art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich.

Rozdział 2

Obowiązki kapitanów statków

§ 2. Kapitan statku obowiązany jest bezpośrednio po wypadku morskim zabezpieczyć ślady i dowody dla wstępnego ustalenia stanu faktycznego, w szczególności:

1) zabezpieczyć:

- a) mapy, którymi posłużono się w czasie wypadku,
- b) dzienniki i bruliony,
- c) taśmę rejestratora manewrów napędu głównego i dzienniczki manewrowe,
- d) taśmę kursografu i zapis echosondy,
- e) zapisy innych samopiszących urządzeń rejestrujących ruch statku i jego mechanizmów,
- f) nakresy radarowe,
- g) magnetofonowy zapis korespondencji UKF;

2) sporządzić:

- a) odpisy z zapisów dokonanych w dzienniku okrętowym, maszynowym, bądź dziennika kutra rybackiego lub jachtu, a w razie potrzeby również w

- dzienniku radiowym oraz zapisów dokonanych w dzienniczkach manewrowych,
- b) szkice dotyczące przebiegu wypadku i zobowiązać do ich sporządzenia również oficera wachtowego (służbowego), z uwzględnieniem pozycji statku w poszczególnych fazach wypadku, z zaznaczeniem w każdej fazie: czasu, kursów, pracy maszyn i prędkości, położenia steru, strony toru wodnego, sygnałów dźwiękowych, pozycji statku przeciwnego, a ponadto kierunku i siły wiatru oraz kierunku i szybkości prądu, również, w zależności od okoliczności wypadku – granic toru wodnego, nabrzeża, falochronu, mielizny i znaków nawigacyjnych,
 - c) szkic i opis uszkodzeń statku, budowli, instalacji lub urządzenia na wodzie lub na brzegu,
 - d) protokół powypadkowy, jeżeli wypadkowi uległa osoba na statku pozostającym w morzu lub porcie zagranicznym, szkic i opis miejsca wypadku lub urządzenia, w związku z którym nastąpił wypadek, ze wskazaniem stanu technicznego tego urządzenia;
- 3) sfotografować lub utrwalić na taśmie video statek, z którym nastąpiło zderzenie oraz miejsca uszkodzeń na statku własnym i przeciwnym, w miarę potrzeby miejsce wypadku;
 - 4) zebrać pisemne oświadczenia od oficerów wachtowych (służbowych) oraz od marynarzy, którzy pełnili obowiązki w czasie wypadku, jak również od innych świadków wypadku, a jeżeli okoliczności wskazują na to, że przyczyna wypadku mogła powstać w czasie pełnienia poprzedniej wachty (służby) – również od pełniących poprzednią wachtę (służbę) oficerów i marynarzy;
 - 5) uzyskać, o ile to możliwe:
 - a) oświadczenie pilota, jeżeli wypadek pozostaje w związku z pracą pilota lub był on świadkiem wypadku,
 - b) jeżeli w wypadku, który nastąpił za granicą, doszło do uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci człowieka – zaświadczenie lekarskie co do rodzaju obrażeń lub rozstroju zdrowia poszkodowanego, bądź stwierdzenia zgonu i jego przyczyny,
 - c) odpisy protokołów zeznań lub oświadczeń złożonych przez członków załogi statku własnego i przeciwnego wobec organów obcych (portowych, kanałowych, itp.);
 - 6) podjąć inne czynności, które kapitan (kierownik) statku uzna za potrzebne celem wyjaśnienia okoliczności wypadku.

§ 3.1. Kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie po wypadku sporządzić:

- 1) raport o wypadku morskim;
- 2) opis wypadku z uwzględnieniem:
 - a) szczegółowego jego przebiegu, kolejności wydarzeń i następstw wypadku,
 - b) ewentualnych uwag o stanie drogi wodnej, urządzeń oznakowania nawigacyjnego, działalności instytucji służących bezpieczeństwu żeglugi morskiej, w szczególności służby ratowniczej, pilotowej, holowniczej.

2. Wzór raportu o wypadku morskim określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4.1. Raport o wypadku morskim wraz z dokumentami przewidzianymi w § 2 pkt 2-5 należy przekazać do izby morskiej za pośrednictwem kapitanatu (bosmanatu) portu polskiego, w obrębie którego nastąpił wypadek, a jeżeli wypadek zdarzył się poza granicami portu polskiego – za pośrednictwem kapitanatu (bosmanatu) pierwszego portu polskiego, w którym po wypadku znajdzie się statek lub jego załoga bądź za pośrednictwem kapitanatu właściwego dla portu macierzystego statku.

2. Jeżeli wypadek zdarzył się na obcych wodach wewnętrznych lub terytorialnych, bądź na morzu pełnym, niezależnie od obowiązków określonych w ust.1 należy niezwłocznie doręczyć odpis raportu o wypadku morskim polskiemu urzędowi konsularnemu, właściwemu ze względu na miejsce położenia portu obcego, w którym statek, bądź jego załoga znajdzie się po wypadku.

§ 5.1. Po przybyciu do portu polskiego kapitan statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie (bosmanacie) portu te z dokumentów wymienionych w § 2 pkt 2-5, które nie zostały przekazane wraz z raportem o wypadku morskim.

2. Na żądanie izby morskiej, kapitan statku obowiązany jest udzielić wyjaśnień o statku i składzie jego załogi, przedłożyć oryginały dzienników i mapy, na których prowadzono nawigację w czasie wypadku oraz inne dokumenty wymienione w § 2 pkt 1, potrzebne do wyjaśnienia okoliczności wypadku.

§ 6. Kapitan statku o obcej przynależności przedkładający raport o wypadku morskim oraz materiały określone w § 2, poza tekstami w języku obcym powinien przedłożyć ich tłumaczenia na język polski, uwierzytelnione przez tłumacza przysięgłego, konsula lub agenta.

Rozdział 3

Obowiązki armatorów

§ 7. Armator po otrzymaniu wiadomości o wypadku morskim, który dotyczy jego statku, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego ma wejść statek po wypadku lub kapitanat (bosmanat) właściwy dla portu macierzystego statku oraz izbę morską właściwą ze względu na siedzibę tego kapitanatu (bosmanatu).

§ 8.1. Na wezwanie izby morskiej lub kapitanatu (bosmanatu) portu armator jest obowiązany:

- 1) udzielić wyjaśnień o statku, którego dotyczy wypadek morski, a w szczególności o składzie jego załogi, miejscu pobytu statków i członków załogi lub o terminach przybycia statku do polskiego portu i czasie jego postoju w porcie;
- 2) przedłożyć dokumenty potrzebne do wyjaśnienia okoliczności sprawy.

2. Jeżeli wypadkowi uległ członek załogi w związku z pracą na statku lub inna osoba podczas pobytu na statku, armator jest obowiązany niezwłocznie przekazać kapitanatowi (bosmanatowi) portu zebrane materiały potrzebne do ustalenia okoliczności i przyczyny wypadku (protokół powypadkowy, protokoły przesłuchań, szkic).

§ 9. Armatorzy statków o polskiej przynależności spowodują, aby na każdym statku znajdowały się teksty ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich i niniejszego rozporządzenia oraz formularze raportu o wypadku morskim.

Rozdział 4

Obowiązki podmiotów zarządzających portami oraz użytkowników terenów portowych

§ 10. W sprawach wypadków morskich osób zatrudnionych przez podmiot zarządzający portem lub użytkownika infrastruktury portowej, w związku z ich pracą lub pobytem na statku lub w następstwie których to wypadków, szkody doznały obiekty (urządzenia) portowe, bądź w których szkody spowodowane zostały przez te obiekty, podmiot zarządzający portem lub użytkownik terenów portowych obowiązani są bezpośrednio po wypadku zabezpieczyć ślady i dowody dla wstępnego ustalenia przebiegu wypadku, w szczególności:

- 1) sporządzić szkice i opis miejsca, w którym w związku z zatrudnieniem na statku nastąpił wypadek, uzyskać w razie potrzeby materiały dowodowe ze statku;
- 2) w toku postępowania powypadkowego podjąć czynności potrzebne do wyjaśnienia okoliczności i przyczyny wypadku morskiego;
- 3) sporządzić szkice i opis uszkodzeń lub w miarę możliwości sfotografować bądź sfilmować miejsce wypadku, statek uczestniczący w wypadku, jego uszkodzenia lub uszkodzenia budowli, urządzeń bądź instalacji portowych;
- 4) uzyskać – o ile to możliwe – atest szkód;
- 5) zebrać pisemne oświadczenie od zainteresowanych i świadków wypadku zatrudnionych przez podmiot zarządzający portem lub użytkownika terenów portowych.

§ 11. Podmiot zarządzający portem oraz użytkownik terenów portowych obowiązani są niezwłocznie, o ile to możliwe przed wyjściem statku w morze, przesłać izbie morskiej – za pośrednictwem kapitanatu (bosmanatu) portu – materiały przewidziane w § 10.

Rozdział 5

Przepisy końcowe

§ 12.1. Kapitan statku i armator obowiązani są udzielić kapitanatowi (bosmanatowi) portu i izbie morskiej pomocy w celu sprawnego przeprowadzenia dochodzenia, w szczególności przez: spowodowanie stawiennictwa zainteresowanych i świadków będących członkami załogi statku w celu złożenia wyjaśnień lub zeznań, udostępnienia odpowiednich pomieszczeń na statku na przesłuchania, ułatwienia oględzin.

2. Przepis ust.1 stosuje się odpowiednio do podmiotów zarządzających portami oraz użytkowników infrastruktury portowej.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust.2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302, z 2003 r. Nr 19, poz. 165 i Nr 141, poz. 1359).

RAPORT O WYPADKU MORSKIM

.....

rodzaj wypadku

.....

nazwa statku własnego nazwa statku przeciwnego

.....

data, godz. i min. Miejsce (pozycja) wypadku

złożony przez

miejsce i data sporządzenia

1/ Informacja o statku własnym:

a/ nazwa i rodzaj bandera

b/ port macierzysty armator

c/ pojemność brutto nośność DWT

d/ długość w m szerokość w m

e/ rodzaj napędu łączna moc maszyn

f/ śruba prawo-lewo skrętna rok budowy

g/ ilość ładunku

h/ zanurzenie przy wyjściu z ostatniego portu: dziób rufa

2/ Szybkość statku własnego:

przy cała naprzód węzłów obrotów

przy pół naprzód węzłów obrotów

przy wolno naprzód węzłów obrotów

przy b. wolno naprzódwęzłów obrotów

3/ Promień cyrkulacji w prawo w lewo

4/ Wyposażenie nawigacyjne: radionamiernik, echosonda, żyrokompas, radar, urządzenia nakresowe, kursograf, elektroniczne systemy określania pozycji / Decca, Loran C, Omega, GPS/, /brakujące skreślić/, stan tych i innych urządzeń

.....
16/ Opis wypadku (na osobnym arkuszu)

.....
(podpis)

Adnotacje Kapitanatu (Bosmanatu) Portu w

Sprawdzono treść raportu oraz zażądano dodatkowo

.....

.....

..... dnia

.....
(podpis)

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie obowiązków kapitanów statków, armatorów, podmiotów zarządzających portami i użytkowników terenów portowych w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich stanowi realizację delegacji zawartej w art. 21 ust 3b projektu noweli ustawy z 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268).

W projekcie rozporządzenia należało zastąpić obowiązki nieistniejących zarządów portów podmiotami zarządzającymi portami oraz użytkownikami terenów portowych.

Projekt rozporządzenia regulując w rozdziale 2 obowiązki kapitanów w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń zobowiązuje ich bezpośrednio po wypadku do zabezpieczenia śladów i dowodów dla wstępnego ustalenia stanu faktycznego. Obowiązki te polegają na zabezpieczeniu map, dzienników i zapisów rejestrujących ruch statku i jego mechanizmów, sporządzeniu odpisów z dzienników oraz szkiców, które obrazują przebieg wypadku, powstałe uszkodzenia (statku, budowli lub urządzeń na wodzie lub na brzegu) i zebraniu oświadczeń od członków załogi pełniących obowiązki służbowe w czasie wypadku.

Celem pełnego zgromadzenia dowodów dla ustalenia przyczyny wypadku, projekt nakłada na kapitana również obowiązek podejmowania starań o uzyskanie oświadczeń pilota jak i protokołów zeznań lub oświadczeń członków załogi statku własnego i przeciwnego wobec obcych władz (portowych, kanałowych, itp.).

Zgodnie z treścią projektu rozporządzenia, po wypadku kapitan obowiązany jest sporządzić raport o wypadku i dołączyć do niego szczegółowy opis wypadku uwzględniający kolejność wydarzeń i następstw wypadku. Projekt rozporządzenia w załączniku przedstawia wzór raportu o wypadku morskim. W jego treści określa się rodzaj wypadku, miejsce wypadku, podaje się dane charakteryzujące statek, jego wyposażenie, informacje co do kapitana i członków załogi oraz zachowanie po wypadku. Zważywszy na obowiązek kapitana dołączenia do raportu szczegółowego opisu przebiegu wypadku opartego na przygotowanym i zabezpieczonym materiale dowodowym należało zrezygnować z mnożenia oddzielnych wzorów raportów dla różnych rodzajów wypadków.

Mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i życia ludzkiego na morzu projekt wskazuje również na obowiązek kapitana sygnalizowania uwag o stanie drogi wodnej, urządzeń oznakowania nawigacyjnego i działalności instytucji służących bezpieczeństwu żeglugi morskiej.

Raport o wypadku morskim jak i zebraną dokumentację dotyczącą wypadku kapitan obowiązany jest przekazać izbie morskiej za pośrednictwem kapitanatu portu, a po przybyciu do portu złożyć pozostałą dokumentację potrzebną do ustalenia okoliczności wypadku.

Celem zapewnienia sprawności postępowania przy rozpatrywaniu spraw wypadków morskich przez izby morskie, projekt rozporządzenia w rozdziale 3 nakłada na armatorów statków uczestniczących w wypadku obowiązek niezwłocznego zawiadomienia o wypadku kapitanatu portu i izby morskiej, przekazania informacji co do terenu przybycia statku jak i przedłożenia dokumentów potrzebnych do wyjaśnienia okoliczności sprawy, w tym również dokumentacji dotyczącej wypadku jakiemu uległa osoba w czasie jej pobytu na statku lub wypadku członka załogi w związku z pracą na statku.

Podmioty zarządzające portami mogą występować również jako armatorzy statków uczestniczących w wypadkach i wówczas ich obowiązki są określone w rozdziale 3 projektu rozporządzenia, dotyczącym armatorów.

Rozdział 4 projektu rozporządzenia reguluje obowiązki podmiotów zarządzających portami oraz użytkowników terenów portowych w sprawach dotyczących wypadków osób zatrudnionych przez nich lub w których szkody doznały obiekty portowe bądź obiekty te spowodowały szkody. Projekt rozporządzenia wymienia działania podmiotu zarządzającego portem bądź użytkownika terenów portowych jakie powinny być podjęte w celu zabezpieczenia śladów i dowodów dla wstępnego ustalenia przebiegu wypadku.

Zebrane materiały dowodowe powinny być niezwłocznie przekazane izbie morskiej za pośrednictwem kapitanatu portu.

Celem sprawnego przeprowadzenia dochodzenia armatorzy, podmioty zarządzające portami i użytkownicy terenów portowych obowiązani są, współdziałając z kapitanatem (bosmanatem) portu, dopilnować stawienia zainteresowanych i świadków członków załogi w celu złożenia wyjaśnień i zeznań i udostępnić stosowne pomieszczenia na przesłuchania.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa europejskiego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Skutki wdrożenia projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie obowiązków armatorów i kapitanów statków, podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich – oceniono następująco:

1) wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego:

wydanie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, polegających na zwiększeniu bądź zmniejszeniu dochodów.

2) wpływ regulacji na rynek pracy:

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zwiększenie lub zmniejszenie zatrudnienia, ale przyniesie pozytywne skutki poprzez uszczegółowienie i wyraźne wskazanie zakresu i sposobu działania armatorów, kapitanów statków, podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla izb morskich materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich.

3) wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki:

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki,

4) wpływ regulacji na rozwój regionów:

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

5) konsultacje merytoryczne i społeczne:

projekt rozporządzenia będzie poddany konsultacjom merytorycznym i społecznym z:

- izbami morskimi w Gdyni i Szczecinie,
- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- organizacjami pracodawców,
- związkami zawodowymi.

Wyniki konsultacji zostaną uwzględnione w projekcie rozporządzenia, który po naniесieniu poprawek i zmian, zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych.