



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-21-04

Druk nr 2565

Warszawa, 24 lutego 2004 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 bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,**

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

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

U s t a w a

z dnia

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060 oraz z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2278 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, 18 i 40, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami.”;

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) statku – należy przez to rozumieć urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej,
- 2) państwie trzecim – należy przez to rozumieć państwo nie będące członkiem Unii Europejskiej.”;

3) w art. 6:

a) w ust.1:

– w pkt 1 po lit. c dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwanej dalej „Konwencją MARPOL 1973/78”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przepisach ustawy z dnia o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr., poz.), zwaną dalej „ustawą o wyposażeniu morskim”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe, ustanawiane w szczególności przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).”;

4) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Art. 8a. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa trzeciego, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie czy wyposażenie statku:

- 1) odpowiada dokumentom bezpieczeństwa statku w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim,
- 2) posiada znak zgodności lub
- 3) może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim.

2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, na jego wniosek, wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.

3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1360 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275).

4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.

5. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;

5) w art. 13:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Wydanie lub potwierdzenie przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 1, wymaga uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami, o których mowa w ustawie o wyposażeniu morskim.”,

b) uchyla się ust. 6;

6) po art. 16 dodaje się art. 16a i 16b w brzmieniu:

„Art. 16a. 1. Statek powinien być wyposażony w System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Statek wyposażony w system AIS powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w system AIS, w zależności od ich rodzaju i roku budowy oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w system AIS, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie monitorowania ruchu statków.²⁾

Art. 16b. 1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) spełniający wymagania, w tym standardy techniczne Międzynarodowej Komisji Elek-

trotechniki (IEC)³⁾ ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO)⁴⁾, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR), w zależności od ich rodzaju i roku budowy, oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, kierując się przepisami prawa w Unii Europejskiej w sprawie monitorowania ruchu statków.²⁾

3. Właściwy organ administracji morskiej przekazuje informacje zebrane z rejestratorów danych z podróży (VDR) właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, na ich wniosek, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.”;

7) w art. 19:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) zezwolenie,

4) potwierdzenie uznania.”,

b) ust. 3-6 otrzymują brzmienie:

„3. Odbycie dodatkowych przeszkoleń wymaganych Konwencją STCW niezbędnych do zajmowania niektórych stanowisk potwierdza się świadectwem przeszkolenia.

4. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, wydają dyrektorzy urzędów morskich, po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów:

1) egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności,

2) przedstawieniu przez nich zaświadczeń o odbyciu szkoleń i praktyk pływania

– jeżeli są wymagane dla danego dokumentu.

5. Świadectwa, o których mowa w ust. 3, wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o uzyskanie tych świadectw pisemnych potwierdzeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk w ośrodkach, o których mowa w ust. 6.

6. Szkolenia, o których mowa w ust. 4 i 5, są prowadzone przez wyższe szkoły morskie uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki

morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW lub przez ośrodki uznane w drodze decyzji i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki prowadzące działalność w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich.”,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Uznanie wyższych szkół morskich i ośrodków, o których mowa w ust. 6, potwierdza się co 5 lat.”,

d) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza w Dzienniku Urzędowym ministra regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8, oraz kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących komisji egzaminacyjnych i egzaminatorów.”,

e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, warunki i sposób uznawania, potwierdzania uznania oraz nadzorowanie wyższych szkół morskich i ośrodków, w zakresie spraw określonych w ust. 6, biorąc pod uwagę wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe w tym zakresie.”,

f) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza w Dzienniku Urzędowym ministra aktualne programy szkolenia i wymagania egzaminacyjne.”;

8) w art. 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 3, 4 i 6, art. 20 i art. 22 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłaty, w wysokości określonej w załączniku do ustawy.”;

9) w art. 24:

a) w ust. 2 i 3 wyraz „zaświadczenia” zastępuje się wyrazami „świadcstwa przeszkolenia”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, jeżeli brak dyplomu, zezwolenia lub świadectwa przeszkolenia dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachty oraz radiooperatora, organ inspekcyjny podejmuje decyzję o zatrzymaniu statku. W stosunku do statku o przynależności do państwa – strony Konwencji STCW stosuje się postanowienia tej konwencji dotyczące zatrzymania statku.”;

10) w art. 25:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, w tym również na statkach nieobjętych umowami, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, wzory tych dokumentów i sposób ich ewidencji, a także sposób zaliczania praktyki pływania na statkach,”

b) w pkt 3 skreśla się wyrazy „stopnie i”;

11) po art. 25 dodaje się art. 25a-25c w brzmieniu:

„Art. 25a. 1. Jednostki prowadzące szkolenie, egzaminowanie i wydawanie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, oraz odpowiedzialne za potwierdzanie kwalifikacji zawodowych są obowiązane do stosowania systemów oceny jakości.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje kontrolę nad przeprowadzaniem – w okresach nie dłuższych niż 5 lat – niezależnej oceny systemu, o którym mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia czy wszystkie wewnętrzne środki zarządzania i nadzorowania są zgodne z odpowiednimi procedurami oraz odpowiednio udokumentowane, a także czy działania korygujące są podejmowane w odpowiednim czasie.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej sprawozdanie do-

tyczące niezależnej oceny, o której mowa w ust. 2, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu tej oceny.

Art. 25b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisję Europejską o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.

Art. 25c. 1. Organy administracji morskiej mogą zawierać porozumienia z właściwymi organami administracji morskiej państwa trzeciego dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, jeżeli administracja morską państwa trzeciego:

- 1) przekaże teksty niezbędnych aktów prawnych oraz inne dokumenty potwierdzające, że wymagania standardów kompetencji, wydawania, potwierdzania i ewidencjonowania dyplomów i świadectw oraz prowadzone systemy jakości są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW,
- 2) udokumentuje, że programy i kursy szkolenia marynarzy są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW,
- 3) zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów.

2. Podpisanie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, może zostać uzależnione od wyników przeprowadzonej oceny warunków i procedur stosowanych w państwie trzecim w zakresie, o którym mowa w ust. 1.”;

12) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:

„Art. 27a. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje stacje brzegowe o:

- 1) wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku,
- 2) wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do

żeglugi statku, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać: identyfikację statku, jego pozycję, port wyjścia, port przeznaczenia, adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających jeżeli są przewożone na statku, ilość osób na pokładzie, szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO)⁵⁾.

3. W przypadku gdy statek może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, życia lub środowiska morskiego, stacje brzegowe powiadamiają stacje brzegowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej o potencjalnym zagrożeniu, a dyrektor urzędu morskiego dokonuje inspekcji lub sprawdza informacje o tym statku. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery, którą statek podnosi oraz państwo, do którego statek się udaje.

4. Jeżeli w sytuacji, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, które wydało certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty.”;

13) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz ilości wszystkich osób na pokładzie:

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem lub
- 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub
- 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – tak szybko, jak tylko informacja ta jest dostępna.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.”;

14) po art. 29 dodaje się art. 29a i 29b w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, do dnia 31 grudnia 2009 r., określi, w drodze rozporządzenia, plan udzielenia statkom w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, powinien określać niezbędną organizację i procedury w celu zapewnienia, aby statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogły niezwłocznie znaleźć miejsce schronienia. Plan ten powinien określać również rodzaje działań dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i środowiska morskiego, mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.

Art. 29b. Jeżeli w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich, bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:

- 1) powiadamia, jeśli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu o stanie morza i warunkach pogodowych,
- 2) nienaruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z planem, o którym mowa w art. 29a, może podjąć inne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do lub wyjścia z portu, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska,
- 3) może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na wodach terytorialnych.”;

15) po art. 35 dodaje się art. 35a-35d w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratowniczych, armator obowiązany jest do:

- 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich kursujących na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia,
- 2) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich.

2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obowiązany jest zbierać informacje o osobach znajdujących się na pokładzie dotyczące:

- 1) nazwisk,
- 2) imion lub ich pierwszych liter,
- 3) płci,
- 4) wieku,
- 5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach – na wniosek pasażera.

3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż.

4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o ilości osób znajdujących się na statku przekazywana jest kapitanowi oraz odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora.

5. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 35b. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1, obowiązany jest do:

- 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów,
- 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie konieczności.

2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 35a ust. 2, organom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.

3. Armator zapewnia, aby informacje o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach były zarejestrowane i przed wyruszeniem w podróż statku przekazane kapitanowi.

4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.

Art. 35c. W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem przepisy art. 35a i 35b stosuje się odpowiednio do przewoźnika.

Art. 35d. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie rejestracji pasażerów⁶⁾, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich,
- 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,
- 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,
- 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,
- 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,
- 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestrowania pasażerów.”;

16) po art. 37 dodaje się art. 37a w brzmieniu:

„Art. 37a. 1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w tym zakresie⁷⁾.”;

17) w art. 52 po pkt 3 dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim,

5) nie przekazuje, na żądanie właściwych organów, informacji w przypadkach, o których mowa w art. 27a.”;

18) w załączniku do ustawy wprowadza się następujące zmiany:

- a) treść części I zastępuje się treścią, określoną w załączniku do ustawy,
- b) w części II w pkt 3 skreśla się wyrazy „i karty żeglarskie” oraz punkty 3.1 i 3.3,
- c) w części III:
 - pkt 9., 9.1 i 9.2 otrzymują brzmienie:

„9. Opłaty za czynności związane z uznaniem wyższych szkół morskich w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW oraz uznaniem ośrodka szkoleniowego:

9.1 Opłata za kontrolę wyższej szkoły morskiej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW lub kontrolę ośrodka szkoleniowego na certyfikat uznania – 1.350 j.t.

9.2 Opłata za kontrolę ośrodka na rozszerzenie działalności – 800 j.t.”,

- dodaje się pkt 9.3 w brzmieniu:

„9.3 Opłata za kontrolę ośrodka lub wyższej uczelni morskiej na potwierdzenie certyfikatu uznania – 800 j.t.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 1652 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39 w ust. 5 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) Służba Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS) – przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji,”;

2) w art. 56 dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 Kodeksu morskiego”.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 10a dodaje się ust. 3-5 w brzmieniu:

„3. Dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku może zwolnić statki odbywające regularne rejsy na tej samej trasie pomiędzy portami leżącymi w polskich obszarach morskich z obowiązków określonych w ust. 1 jeśli armator statku:

- 1) przekazuje dyrektorowi urzędu morskigo uaktualnioną listę statków oraz
 - 2) ustanowił system umożliwiający bezzwłoczny dostęp do tych informacji organom administracji morskiej i Służbie SAR na ich żądanie, przez całą dobę.
4. Dyrektor urzędu morskigo, na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, dla statków podnoszących banderę tego państwa.
5. Dyrektor urzędu morskigo, który wydał zezwolenie, cofa je w przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek z warunków, o których mowa w ust. 3.”;

2) po art. 10a dodaje się art. 10b w brzmieniu:

„Art. 10b. 1. Zabrania się załadowcy podstawiania towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających do ładowania na statek celem przewozu bez dostarczenia kapitanowi deklaracji o tych towarach.

2. Załadowca obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku deklarację, o której mowa w ust. 1, wraz z oświadczeniem, że podstawiony do przewozu towar odpowiada informacjom zawartym w deklaracji. Kapitan, przed wyruszeniem w podróż, przekazuje deklarację armatorowi.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie monitorowania o ruchu statków²⁾, określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji, którą powinna zawierać deklaracja, o której mowa w ust. 1.”;

3) w art. 11 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Obowiązki, o których mowa w ust.1-3, stosuje się odpowiednio do kapitana statku o obcej przynależności znajdującego się w polskich obszarach morskich.”;

4) dodaje się art. 36b w brzmieniu:

„Art. 36b. Załadowca, który nie dopełnia obowiązku określonego w art. 10b, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.”

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085, z 2002 r. Nr 199, poz. 1672, z 2003 r. Nr 211, poz. 2049 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41) w art. 18:

- 1) w ust. 1 wyrazy „ust. 2 i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 2-4”;

2) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1, może być wpisany statek stanowiący własność osoby lub osób fizycznych mających obywatelstwo jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej innego niż Rzeczpospolita Polska lub osoby prawnej mającej siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej innym niż Rzeczpospolita Polska, po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku oraz innych dokumentów, o których mowa w ust. 3.”

Art. 5. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z 2002 r. Nr 41, poz. 365 oraz z 2003 r. Nr 229, poz. 2277) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 10 w § 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) statek niestanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty⁸⁾”;

2) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„ Art. 24. § 1. Z zastrzeżeniem § 2, statek niestanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek armatora, po spełnieniu wymagań określonych w art. 13 § 1.

§ 2. Do rejestru, o którym mowa w art. 23, może być wpisany statek będący własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej.

§ 3. Rejestr okrętowy statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.”;

3) po art. 73 dodaje się art. 73a w brzmieniu:

„Art. 73a. Za statek, o którym mowa w art. 24 § 2, uważa się również statek:

- 1) będący co najmniej w połowie własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego,
- 2) będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna mająca siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.”;

- 4) w art. 255 po § 1 dodaje się § 1a-1c w brzmieniu:

„§ 1a. Dyspasza może być świadczona tylko przez dyspaszera wpisanego na listę dyspaszerów. Listę dyspaszerów prowadzi Prezes Krajowej Izby Gospodarczej.

§ 1b. Na listę dyspaszerów wpisuje się dyspaszera, jeżeli spełnia wymagania kwalifikacyjne określone w rozporządzeniu w sprawie powoływania dyspaszerów i postępowania dyspaszerskiego.

§ 1c. Prezes Krajowej Izby Gospodarczej skreśla dyspaszera z listy dyspaszerów:

- 1) na wniosek dyspaszera,
- 2) w przypadku utraty wymagań kwalifikacyjnych,
- 3) w przypadku stwierdzenia zawinionego, nienależytego wykonywania czynności dyspaszerskich, naruszenia prawa oraz naruszenia zasad etyki zawodowej,
- 4) w przypadku śmierci dyspaszera.”;

- 5) w art. 329 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 327 wydatki, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.”

Art. 6. Przepisów w zakresie spełnienia wymagań, o których mowa w ustawie z dnia o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr, poz.), nie stosuje się do wyposażenia morskiego, które w dniu wejścia w życie ustawy było umieszczone lub zainstalowane na statku.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

-
- ¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje transpozycji następujących dyrektyw:
- dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002, str. 10 i n.),
 - dyrektywę 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. WE L 136 z 18.05.2001, str. 17 i n.),
 - dyrektywę Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 2.07.1998, str. 35 i n.),
 - dyrektywę Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. L 320 z 30.12.95, str. 25 i n.),
 - dyrektywę Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz. Urz. WE L 046 z 17.02.1997, str. 25 i n.).
- ²⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002, str. 10 i n.).
- ³⁾ Standard Nr 61996 IEC.
- ⁴⁾ Rezolucja IMO A.861(20).
- ⁵⁾ Rezolucja IMO Nr A.851(20).
- ⁶⁾ Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 2.07.1998, str. 35 i n.).
- ⁷⁾ Dyrektywa Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.95, str. 25 i n.).
- ⁸⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 613/91 z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 68 z 15.03.1991 r., str. 1).

„ZAŁĄCZNIK – Część I

- I. OPLĄTY ZA PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI I WYSTAWIENIE DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI
1. Za certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego:
- 1.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1.200 j.t.
 - 1.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1.600 j.t.
 - 1.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2.400 j.t.
 - 1.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3.200 j.t.
- 1.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 800 j.t.
2. Za certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego:
- 2.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
 - 2.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 3000 j.t.
 - 2.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 4000 j.t.
 - 2.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 5000 j.t.
- 2.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1000 j.t.
3. Za wystawienie certyfikatu bezpieczeństwa oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej(łącznie):
- 3.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 2000 j.t.
 - 3.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2700 j.t.
 - 3.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 4000 j.t.
 - 3.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 5300 j.t.
 - 3.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1300 j.t.
4. Za certyfikat konstrukcji i wyposażenia oraz pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej (łącznie):
- 4.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1200 j.t.
 - 4.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1600 j.t.
 - 4.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2400 j.t.
 - 4.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3200 j.t.
- 4.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 800 j.t.
5. Za certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego z wyposażeniem radiotelefonicznym dla statków o pojemności brutto do 500 z wyposażeniem GMDSS - 600 j.t.
6. Za certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego - 500 j.t.
7. Za certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub za tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem:

-
- 7.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 1500 j.t.
 - 7.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 2000 j.t.
 - 7.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2500 j.t.
 - 7.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3500 j.t.
 - 7.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1000 j.t.

 - 8. Za dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności 1200 j.t. -

 - 9. Za wykazy wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa lub karty bezpieczeństwa 150 j.t. -

 - 10. Za certyfikat zwolnienia lub zwolnienie od wymagań przepisów krajowych opłata wynosi 50% stawki opłaty podstawowej za dokument, którego zwolnienie dotyczy.

 - 11. Za certyfikat bezpiecznej obsługi - 500 j.t.

 - 12. Za certyfikat zdolności do przewozu stałych ładunków masowych - 1.000 j.t.

 - 13. Za certyfikat zdolności dla statku przewożącego materiały niebezpieczne - 1.200 j.t.

 - 14. Za kartę bezpieczeństwa, kartę bezpieczeństwa statku rybackiego i kartę bezpieczeństwa typu "Ł":
 - 14.1 Statki o pojemności brutto do 20 lub do 15 m długości - 100 j.t.
 - 14.2 Statki o pojemności brutto powyżej 20 do 100 lub od 15 m do 25 m długości - 200 j.t.
 - 14.3 Statki o pojemności brutto powyżej 100 do 300 - 400 j.t.
 - 14.4 Statki o pojemności brutto powyżej 300 do 500 - 600 j.t.
 - 14.5 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 1.000 j.t.
 - 14.6 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 2.000 j.t.
 - 14.7 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 3.000 j.t.
 - 14.8 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 - za każde następne 20.000 dodatkowo - 1.000 j.t.
 - 14.9 Jeżeli parametry statku określone w pkt 14.1 i 14.2 wskazują na możliwość zastosowania dwóch stawek, stosuje się stawkę wg pojemności brutto

 - 15. Za kartę bezpieczeństwa dla statku sportowego i rekreacyjnego:
 - 15.1 Statki o długości do 6 m - 50 j.t.
 - 15.2 Statki o długości powyżej 6 m do 9 m - 75 j.t.
 - 15.3 Statki o długości powyżej 9 m do 12 m - 100 j.t.
 - 15.4 Statki o długości powyżej 12 m do 15 m - 150 j.t.
 - 15.5 Statki o długości powyżej 15 m do 24 m - 300 j.t.
 - 15.6 Statki o długości powyżej 24 m - 500 j.t.

 - 16. Zwyżki i zniżki opłat:

-
- 16.1. Za kartę bezpieczeństwa na jednorazowa podróż pobiera się opłaty w wysokości 50% opłat wymienionych w pkt 14.1-14.8 oraz 15.1-15.6
- 16.2 Opłata za potwierdzenie ważności dokumentów bezpieczeństwa wynosi 50% wartości stawki określonej do wydania dokumentu bezpieczeństwa, na którym dokonano potwierdzenia ważności.
- 16.3 Jeżeli właścicielem jednostki sportowej lub rekreacyjnej jest: emeryt, rencista, uczeń lub student, opłatę za wydanie dokumentu bezpieczeństwa obniża się o 50%.
- 16.4 Opłaty określone w pkt 14.1-14.8 ulegają obniżeniu o:
- 50 % dla statku bez własnego napędu mechanicznego,
 - 20% dla statku bez własnego napędu mechanicznego wyposażonego w mechanizmy pomocnicze.
- 16.5 Za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa dla statku morskiego po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej - opłata wynosi 110% opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.6 W przypadku gdy inspekcję pozytywną poprzedziła inspekcja negatywna, opłata za wystawienie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 200% opłaty podstawowej dla danego dokumentu.
- 16.7 W przypadku gdy inspekcja poprzedzająca wydanie lub potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa statku - z powodów niezależnych od urzędu morskiego - zostanie w całości lub w części dokonana poza godzinami pracy urzędu morskiego, opłata za wydanie dokumentu bezpieczeństwa wynosi 130% opłaty podstawowej za dany dokument.
17. Inne opłaty:
- 17.1 Za reinspekcję statku obcej bandery zatrzymanego przez PSC - 4.000 j.t.
- 17.2 Za wymianę dokumentu bezpieczeństwa na wniosek armatora bez konieczności przeprowadzania inspekcji -50j.t.
- 17.3 Za wydanie duplikatu lub odpisu dokumentu bezpieczeństwa - 50 j.t.
- 17.4 Za przywrócenie ważności dokumentu bezpieczeństwa (w szczególności po awarii, zmianach konstrukcyjnych, po unieważnieniu na skutek inspekcji negatywnej) pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej pobieranej przy wystawianiu tego dokumentu
- 17.5 Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 1 miesiąca bez inspekcji - pobiera się za każdy dokument opłatę w wysokości - 50 j.t.
- 17.6 Za przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa na okres do 3 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 30% opłaty podstawowej.
- 17.7 Za wystawienie nowego dokumentu bezpieczeństwa na okres powyżej 3 miesięcy do 6 miesięcy - pobiera się opłatę w wysokości 50% opłaty podstawowej.
- 17.8 Opłata za przeprowadzenie kontroli dla stacji atestacji: środków ratunkowych, urządzeń p.poż, urządzeń radiowych
- 17.8.1 Wydanie dokumentu uznania - 1350 j.t.
- 17.8.2 Potwierdzenie dokumentu uznania - 650 j.t.
- 17.8.3 Rozszerzenie działalności, za każdą dodatkową usługę atestacji - 550 j.t.
- 17.9 Wynagrodzenie dla zespołu kontrolującego stacje atestacji:
- 17.9.1 Przewodniczący zespołu kontrolującego - 300 j.t.
- 17.9.2 Członek zespołu kontrolującego - 250 j.t.
- 17.10 Opłaty za zatwierdzenie planu ochrony pożarowej statków morskich oraz rozkładów alarmowych statków pasażerskich
- 17.10.1 Statki o pojemności brutto do 500 - 200 j.t.

-
- 17.10.2 Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 - 400 j.t.
- 17.10.3 Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 - 800 j.t.
- 17.10.4 Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 - 1200 j.t.
- 17.10.5 Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 opłata jak w pkt 17.10.4 i dodatkowo za każde następne 20.000 - 400 j.t.
- 17.11 Za zatwierdzenie planu rozmieszczenia środków ratunkowych pobiera się 50 % opłaty podstawowej jak za zatwierdzenie planu obrony pożarowej według stawek określonych w pkt. 17.10.1-17.10.5
- 17.12 Opłata za uznanie instytucji klasyfikacyjnej
Za przeprowadzenie:
- 17.12.1 Audytu wstępnego - 50 000 j.t.
- 17.12.2 Audytu odnowieniowego - 40 000 j.t.
- 17.12.3 Audytu okresowego - 20 000 j.t.
- 17.12.4 Audytu dodatkowego - 20 000 j.t.
- 17.12.5 Za wydanie dokumentu świadectwa uznania instytucji klasyfikacyjnej - 500 j.t.
- 17.13 Za wydanie zaświadczenia o przedłużeniu ważności tratw i/lub zwalniaków hydrostatycznych (bez względu na ilość środków ratunkowych) - 300 j.t.
- 17.14 Za zatwierdzenie dokumentu, planu, poradnika nie ujętego w niniejszym cenniku pobiera się opłatę w wysokości - 300 j.t.
- 17.15 Koszty przejazdów oraz pobytu inspektorów/ audytorów poza miastami – siedzibami urzędów morskich, związane z przeprowadzaniem inspekcji lub audytu ponosi zleceniodawca. W przypadku, gdy opłata netto wynosi poniżej 10 j.t., odstępuje się od jej pobrania..
- 17.16 Za świadectwo wolnej burty - 350 j.t.
- Opłata za wydanie świadectwa wolnej burty nie obejmuje opłaty za przeprowadzenie przeglądu
- 17.17 Za zatwierdzenie instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku materiałów niebezpiecznych - 400 j.t.
- 17.18 Za wydanie jednorazowego zwolnienia statku z asysty holowniczej – dotyczy jednorazowych manewrów (za każde: wejście, wyjście, przeholowanie) - 250 j.t.
- 17.19 Za wydanie zezwolenia na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (zezwolenie jest wydawane na okres 12 miesięcy) - 4000 j.t.
- 17.20 Za wydanie zezwolenia jednorazowego na manewrowanie w porcie statkiem ze zmniejszoną ilością holowników lub bez asysty holowniczej (dotyczy wszystkich rodzajów manewrów) – w czasie jednej wizyty w porcie - 600 j.t.

-
- 17.21 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi międzynarodowej na manewrowanie statkiem bez pilota, na obszarze określonego w zezwoleniu portu lub jego rejonie - 250 j.t.
- 17.22 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku morskiego żeglugi krajowej na manewrowanie statkiem na wodach morskich bez pilota - 150 j.t.
- 17.23 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku na jednorazowe manewrowanie statkiem bez pilota - 400 j.t.
- 17.24 Za wydanie zezwolenia dla kapitana statku żeglugi śródlądowej na samodzielne pilotowanie dowodzonego przez siebie statku na obszarze, określonego w zezwoleniu, portu lub jego rejonie - 150 j.t.
- 17.25 Za każdorazowe określenie warunków przeładunku materiałów niebezpiecznych w miejscach, dla których nie zatwierdzono instrukcji, o której mowa w pkt 17.17 - 100 j.t.
- 17.26 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków wprowadzania/wyprowadzania do/z portu statków ponadgabarytowych - 200 j.t.
- 17.27 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków żeglugi na obszarze portu dla trudnych w manewrowaniu zespołów holowniczych, w których skład wchodzi doki pływające, duże pontony o długości powyżej 50 m, wraki - 150 j.t.
- 17.28 Za wydanie zezwolenia i określenie warunków na przeładunek, bunkrowanie na redzie - 50 j.t.
- 17.29 Za zalegalizowanie dziennika okrętowego lub innego dokumentu (książki) podlegającego legalizacji - 10 j.t.
- 17.30 Za certyfikat uznania wyposażenia statku za równoważne - 500 j.t.
18. Objasnienia uzupełniające:
- 18.1 Dla statków z nieudokumentowaną pojemnością brutto opłaty nalicza się według wzoru:
 $V=0,25 \times L \times B \times H$,
gdzie: B - szerokość maksymalna, H - wysokość boczna, L - długość całkowita.
- Uwaga: dla doków pływających H oznacza wysokość boczną łącznie z basztami.
- 18.2 Opłata za wystawienie lub potwierdzenie każdego dokumentu bezpieczeństwa zawiera opłatę za przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji i sporządzenie dokumentu.
- 18.3 Opłaty za wystawienie, potwierdzenie, przedłużanie czy przywrócenie ważności wszystkich dokumentów bezpieczeństwa statku ponosi armator lub właściciel statku.
- 18.4 Wszystkie procenty wymienione w tekście należy liczyć od opłat podstawowych.

18.5 Ilekroć opłaty przewidziane taryfą są uzależnione od długości, należy przez to rozumieć długość całkowitą statku.”

U Z A S A D N I E N I E

Zasadniczymi przesłankami powodującymi konieczność wprowadzenia zmian w ustawie są w szczególności:

- dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i w zakresie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dla wyposażenia morskiego,
- konieczność uporządkowania niektórych regulacji prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego.

Stosownie do powyższego, projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw wprowadza następujące zmiany:

- 1) w art. 2 doprecyzowano katalog umów międzynarodowych, które stosowane są wraz z wchodzącymi w życie poprawkami,
- 2) w art. 5 wprowadzono termin i definicję „państwa trzeciego” czyli państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej. Wyjaśnienie tego terminu jest niezbędne ze względu na konieczność włączenia do ustawy przepisów o uznawaniu szkoleń prowadzonych w państwach nie będących członkami Unii Europejskiej, zawartych w art. 19 ust. 6, w brzmieniu proponowanym,
- 3) w art. 6 dodano w ust. 1 w pkt 1 lit. d – Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwaną dalej „Konwencją MARPOL 1973/78” oraz pkt 1a wprowadzający do stosowania ustawę o wyposażeniu morskim. Uzupełnienie tego punktu o ww. akty spowodowane jest potrzebą uwzględnienia w ustawie wszystkich umów międzynarodowych, ustanawiających wymagania dla wyposażenia morskiego, stosownie do postanowień dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia morskiego. Dodany został również ust. 3, który umożliwi wprowadzenie do stosowania – poprzez wydanie rozporządzenia wykonawczego wymagań ustanawianych przez organizacje między-

dowe, w szczególności wymagań zawartych w cyrkularzach i rezolucjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO),

4) art. 8a wprowadza dodatkowy wymóg przeprowadzenia inspekcji wstępnej w odniesieniu do wyposażenia morskiego statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r. (tj. po dniu wejścia w życie dyrektywy Rady nr 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków) w przypadku gdy statek ten był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa nie należącego do Unii Europejskiej,

5) treść dodanego w art. 13 ust. 2a wprowadza wymóg dyrektywy Rady nr 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków w zakresie uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia statku z wymaganiami określonymi w ustawie o wyposażeniu morskim oraz uwzględnianiu tej okoliczności przy wydawaniu dokumentów bezpieczeństwa statku.

Ponadto, w art. 13 uchyla się ust. 6, który jest sprzeczny z postanowieniami Prawidła I/14e Konwencji SOLAS,

6) w celu transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG, dodano do ustawy art. 16a i 16b.

Nowy art. 16a wprowadza obowiązek posiadania Systemu Automatycznej Identyfikacji statków. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy harmonogram wyposażania statków w system AIS oraz kategorie statków zwolnionych z tego obowiązku.

W art. 16b wprowadzono analogicznie obowiązek wyposażenia statków w rejestratory danych z podróży (VDR), wraz z upoważnieniem dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – do określenia, w drodze rozporządzenia, harmonogramu i kategorii statków zwolnionych z tego obowiązku,

7) w art. 19 w ust. 1 proponuje się dodanie nowych pkt 3 i 4 w celu uzupełnienia dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje zawodowe o zezwolenia i potwierdzenia uznania. Zezwolenia są dokumentami uprawniającymi do zajmowania stanowisk m.in. na różnych typach statków, a potwierdzenie uznania jest niezbędnym dokumentem, który posiadacz dyplomu lub świadectwa wydanego przez obcą administrację musi uzyskać do pracy na statkach o polskiej przynależności. W ust. 3 i ust. 5 wprowadza się zmiany porządkowe, które mają na celu ujednoczenie terminów używanych w przepisach dotyczących kwalifikacji („świadectwa”, a nie „zaświadczenia” oraz „przeszkolenia”, a nie „uprawnienia”). Proponowany art. 19

ust. 4 uwzględnia wszystkie dokumenty wydawane przez dyrektorów urzędów morskich. Dotychczasowy przepis odnosił się wyłącznie do dyplomów i świadectw, stąd konieczność uzupełnienia zapisu. Ponadto, dodaje się nowy ust. 6a, który nakłada obowiązek potwierdzania co 5 lat uznania ośrodków szkoleniowych i wyższych szkół morskich w zakresie spraw regulowanych w STCW, zwiększając skuteczność nadzoru.

Dodaje się nowy ust. 8a, który nakłada na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek ogłaszania, w drodze obwieszczenia, regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych oraz kryteriów dla egzaminatorów i przewodniczących tych komisji.

Proponowana zmiana art. 19 ust. 10 ma na celu ustawowe upoważnienie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, do wydania stosownego rozporządzenia w sprawach kryteriów, warunków i sposobów uznawania, nadzorowania oraz potwierdzania uznania ośrodków szkoleniowych i wyższych szkół morskich.

W dotychczasowych przepisach ustawy nie było upoważnienia do wydania takiego rozporządzenia. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2003 r. w sprawie ośrodków szkoleniowych, nie mogło zawierać takich szczegółowych regulacji, co utrudniało dyrektorom urzędów morskich sprawowanie prawidłowego nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi, a do czego zobowiązują postanowienia Konwencji STCW. Dodaje się nowy ust. 10a, który nakłada na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek aktualizacji i ogłaszania programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych, w drodze obwieszczenia. Proponowany przepis wyeliminuje spory interpretacyjne oraz zapewni administracji morskiej właściwy wpływ na poziom szkolenia już na etapie tworzenia programów.

Dotychczasowy przepis art. 19 ust. 10 ustawy o bezpieczeństwie morskim, nakładając na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek zatwierdzenia programów szkoleniowych, w drodze rozporządzenia, powodował poważne opóźnienia we wdrażaniu i aktualizacji programów szkoleniowych, przez co strona polska nie spełniała wymagań IMO i UE w tym zakresie,

8) z uwagi na fakt, że wszelkie opłaty za czynności związane z uznaniem ośrodków szkoleniowych i szkół morskich są dochodami budżetu państwa, konieczne było wprowadzenie odpowiedniej zmiany w art. 23 przez nadanie nowego brzmienia ust. 1,

9) w art. 24 w ust. 2 zaproponowane zmiany mają na celu konsekwentne ujednoczenie terminów dotyczących kwalifikacji.

W ust. 5 dodaje się wyraz „zezwolenia” w celu dostosowania tego zapisu do ust. 3,

10) proponowana zmiana art. 25 w pkt 1 zawiera upoważnienia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia zawierającego szczegółowe wymagania kwalifikacyjne dla marynarzy statków morskich oraz statków niepodlegających Konwencji, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów marynarzy oraz sposób zaliczania praktyki pływania na statkach. Dotychczasowy artykuł 25 nie zawierał tak szczegółowej delegacji, w związku z tym, rozporządzenie w sprawie kwalifikacji marynarzy wydane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nie mogło określać w szczególności spraw związanych ze sposobem zaliczania praktyki pływania na statkach. Zmiana podyktowana jest zatem koniecznością uporządkowania i uzupełnienia przepisów prawnych.

Propozycja zmiany w art. 25 pkt 3 polega na redakcyjnej korekcie tekstu – w zawodzie marynarza nie istnieją „stopnie”,

11) propozycja wprowadzenia nowego art. 25a wynika z konieczności zapewnienia wdrożenia systemów jakości, do których obowiązuje Prawidło I/8 Konwencji STCW oraz art. 9 dyrektywy 2001/25. Należy zapewnić, by jednolitym systemem jakości objęte były wszystkie jednostki administracji morskiej zaangażowane w sprawy: wyszkolenia, egzaminowania i certyfikacji marynarzy.

Dodatkowo pkt 3 Prawidła A-I/8 Konwencji STCW oraz ust. 2 art. 9 dyrektywy stanowią, że Państwo musi zapewnić przeprowadzanie co 5 lat niezależnej oceny przez niezależne osoby, niezwiązane z działalnością objętą systemem jakości. Również przepisy te nakładają na administrację obowiązek składania raportów z niezależnej oceny. Raport musi być składany zarówno do IMO, jak i do Komisji Europejskiej.

Art. 25b nakłada na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązek przekazywania Sekretarzowi Generalnemu IMO i Komisji Europejskiej informacji na temat przepisów prawnych i zmian do istniejących przepisów w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy. Obowiązek informowania wynika z postanowień zarówno Konwencji STCW, jak i dyrektywy 2001/25.

Art. 25c zmierza do zapewnienia właściwego procesu uznawania i nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi działającymi poza terytorium RP lub UE. Umożliwia on administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej zawarcie porozumienia z właściwym organem państwa trzeciego w sprawie uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo i jednocześnie określa warunki, które powinny być spełnione przed zawarciem takiego porozumienia. Zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW oraz dyrektywy 2001/25 administracje państw

podpisują umowy w omawianym zakresie, często dopiero po dokonaniu wizyty na terenie danego państwa trzeciego (proponowany ust. 2),

12) w nowym art. 27a określony jest zakres informacji, jakie kapitan obowiązany jest przekazywać stacjom brzegowym w poszczególnych sytuacjach. Zmiana ta podyktowana jest przepisami dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej Wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG,

13) dodaje się art. 28a nakładający na kapitana statku, zmierzającego do polskiego portu, obowiązek przekazania właściwemu kapitanowi portu szeregu informacji dotyczących tego statku,

14) w celu transpozycji art. 18 i 20 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej Wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG, dodano art. 29a i 29b, odnoszące się odpowiednio do kwestii miejsc schronienia oraz postępowania w przypadku złej pogody lub złego stanu morza,

15) w celu transpozycji dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z Portów Państw Członkowskich Wspólnoty dodano art. 35a, 35b, 35c i 35d uwzględniające nowe zadania organów administracji morskiej wynikające z zapisów tej dyrektywy.

W art. 35a określone zostały rodzaje statków, na których wprowadzony został obowiązek liczenia i prowadzenia rejestracji pasażerów.

Art. 35b nakłada na armatora statku obowiązek wprowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów, jak i wyznaczenia pracownika odpowiedzialnego za rejestrację pasażerów. Ponadto, na podstawie ust. 4, systemy rejestracji informacji podlegają zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego.

Dodanie przepisu w art. 35c określającego, że w przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem obowiązki wynikające z art. 35a i 35b ciążą na przewoźniku jest konieczne z uwagi na praktykę morską. W stosunkach morskich armator statku często oddaje statek w czarter, niejednokrotnie na długi czas. W takiej sytuacji armator nie ma faktycznego związku ze statkiem, ani wpływu na jego losy. Gestia handlowa przypisana jest przewoźnikowi. Jest on osobą eksploatującą statek i on wykonuje przewóz. W konsekwencji wszystkie obowiązki wiążące się z przewozem powinny ciążyć na osobie faktycznie wykonującej przewóz.

W art. 35d zawarta została delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania szeregu rozporządzeń, co umożliwi pełną transpozycję dyrektywy Rady 98/41,

16) w związku z transpozycją dyrektywy 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską, zaproponowano dodatkowo doprecyzowanie kompetencji organów administracji morskiej, nakładając obowiązek prowadzenia ewidencji ładunków i pasażerów (art. 37a),

17) w związku z implementacją dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty, w art. 52 dodano pkt 4, wprowadzający do katalogu wykroczeń niedopełnienie obowiązku liczenia i rejestrowania pasażerów na statkach morskich. Dodany również został pkt 5, wprowadzający do tegoż katalogu karę za nieprzekazywanie informacji, o których mowa w art. 27a,

18) zostały wprowadzone zmiany w załączniku do ustawy (w części I), określającym wysokość opłat za poszczególne czynności organów administracji morskiej, a także uzupełnienie w części dotyczącej opłat za przeprowadzenie inspekcji i wystawienie dokumentów bezpieczeństwa. Przedstawiona propozycja zmierza ponadto do zrównoważenia kosztów, jakie ponosi armator w związku z koniecznością uzyskania dokumentów bezpieczeństwa. Zmniejszono między innymi różnicę pomiędzy wysokością opłat za wydanie dokumentów bezpieczeństwa statku towarowego i pasażerskiego. Dotychczas opłaty za wydanie dokumentu dla statku towarowego były o 50% wyższe, niż dla statku pasażerskiego.

Wprowadza się też zmianę w wysokości opłat za potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa, poprzez ustanowienie tej opłaty w wysokości 50% stawki, jak za wydanie nowego dokumentu. Dotychczas opłata ta była stała i wynosiła 200 j.t. dla wszystkich statków. Przyjęto za zasadne powiązanie kosztów wydania dokumentu z kosztami, jakie ponosi administracja morska w związku z wykonywaniem czynności związanych z ich potwierdzeniem. Czynność potwierdzenia ważności dokumentu wiąże się z koniecznością przeprowadzenia inspekcji statku, która swym zakresem w niewielkim stopniu różni się od zakresu inspekcji poprzedzającej wydanie nowego dokumentu bezpieczeństwa. Obejmuje ona średnio 70-80% tych samych elementów. Zaproponowana zmiana spowoduje likwidację nieprawidłowej sytuacji, w której opłata za potwierdzenie dokumentu była wyższa od opłaty za jego wydanie. Dotyczyło

to głównie opłat za karty bezpieczeństwa wydawane dla statków rybackich i sportowo-rekreacyjnych.

Proponuje się także opłatę za dojazd inspektorów na inspekcję. Wprowadzenie tej opłaty ma głównie na celu wyrównanie kosztów ponoszonych przez administrację morską przy przeprowadzaniu inspekcji poza granicami kraju. Rozwiązanie to leży w interesie armatorów, gdyż koszt ten jest niższy niż zlecenie inspekcji obcym organom inspekcyjnym.

Projektowana nowelizacja części I załącznika do ustawy nie przewiduje pobierania opłat określonych w dotychczasowym pkt 15 tiret pierwsze oraz w pkt 21, 26.1.3, 26.1.2 i 26.3.1, gdyż obowiązujące obecnie przepisy nie przewidują wystawienia tego rodzaju dokumentów.

Wprowadza się także nową opłatę za uznanie instytucji klasyfikacyjnej oraz za wydanie i potwierdzenie dokumentów uznania dla stacji atestacji środków ratunkowych, urządzeń przeciwpożarowych oraz urządzeń radiowych, a także określa się wynagrodzenie dla członków zespołów dokonujących tych przeglądów.

Wydanie przez administrację morską dokumentów uznania dla danej instytucji klasyfikacyjnej lub stacji atestującej wiąże się z koniecznością przeprowadzania kontroli tej instytucji oraz sprawdzania zasad jej działania i wyposażenia. Oznacza to, że poza kosztami administracyjnymi i przygotowawczymi, administracja morska ponosi dodatkowe koszty kontroli. Stąd też koniecznym jest pobieranie opłat za wydanie i potwierdzenie dokumentów w zaproponowanej wysokości.

Należy dodać, że na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim Minister Infrastruktury wydał już rozporządzenie z dnia 6 czerwca 2003 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 155, poz. 1516). W akcie tym zostały wprowadzone zmiany w rodzajach i nazewnictwie dokumentów bezpieczeństwa, jakie powinien posiadać statek, w celu dostosowania do postanowień konwencji SOLAS.

W art. 2 projektu ustawy zostały ujęte zmiany w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W art. 56 dodano pkt 20, który stanowi, że kto podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 ustawy Kodeks morski – podlega karze.

Ponadto, w art. 39 ust. 5 dodano pkt 1a, wprowadzający do struktury urzędów morskich Służbę Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS), przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego będzie realizował swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji. Służby VTS obecnie ustanowione są na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Pomorskiej.

Art. 3 projektu ustawy – ze względu na konieczność pełnej transpozycji do porządku prawnego dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG – wprowadza zmiany do ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361).

Wprowadzany jest, między innymi, dodanym art. 10b zakaz dla załadowcy – podstawiania pod załadunek towarów, bez uprzedniego dostarczenia kapitanowi statku odpowiedniej deklaracji. Jednocześnie w dodanym art. 36b wprowadza się karę za niedopełnienie tego obowiązku.

Art. 5 projektu ustawy zawiera konsekwentnie propozycję zmian w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. W art. 10 w § 1 dodaje się pkt 2a, który ma na celu uzupełnienie dotychczasowych przepisów dotyczących statków o polskiej przynależności, w celu doprowadzenia do zgodności z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 613/91 z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty, które będzie obowiązywało bezpośrednio.

Zmiana art. 24 § 1, podobnie jak zmiana wprowadzana w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (art. 4), wynika z orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) uznającego, że ograniczenia w prawie do zarejestrowania statków używanych w celu prowadzenia działalności gospodarczej oparte na obywatelstwie, siedzibie albo pochodzeniu kapitału podmiotów właścicielskich tych statków, stanowią naruszenie postanowień Traktatu o Wspólnocie Europejskiej. Chodzi nie tylko o postanowienia dotyczące swobody prowadzenia działalności gospodarczej, ale także o ogólny zakaz dyskryminacji ze względu na obywatelstwo, zawarty w art. 12.

Stosownie do postanowień Traktatu o WE i orzeczenia ETS konieczne jest wprowadzenie w polskim Kodeksie morskim przepisów, które mają na celu uniknięcie zarzutu dyskryminacji statków wspólnotowych. Trybunał uznał, że ograniczenia w prawie do zarejestrowania statków używanych w celu prowadzenia działalności gospodarczej oparte na obywatelstwie, siedzibie albo pochodzeniu kapitału podmiotów właścicielskich tych statków, stanowi naruszenie postanowień Traktatu o WE.

Nowelizacja § 3 w art. 329 ustawy – Kodeks morski polega na zastąpieniu powołania art. 328 powołaniem art. 327, który stanowi: „Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia – ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto wszelkie niezbędne i celowe wydatki poniesione w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia dyspaszy, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne wydatki poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela”. Takie rozwiązanie przewidziane było przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, która opracowała projekt Kodeksu morskiego. Podczas dalszych prac nad ustawą w przepisach o ubezpieczeniach wprowadzono zmiany, których skutkiem była zmiana numeracji przepisów, proponowana poprawka naprawia ten błąd.

W art. 182 § 1 ustawy – Kodeks morski nałożono na przewoźnika, który dokonuje przewozu pasażerów, obowiązek ubezpieczenia od szkody na osobie lub mieniu pasażerów. Wprowadzenia tego obowiązku nie poparto jednak jakąkolwiek sankcją, co znacznie utrudnia jego realizację. Kodeks morski z zasady nie zawiera przepisów karnych.

Art. 6 zawiera przepisy przejściowe dotyczące wyposażenia morskiego, które w dniu wejścia w życie ustawy było już umieszczone bądź zainstalowane na statku.

Wejście w życie ustawy nastąpi w dniu 1 maja 2004 r., tj. z dniem akcesji Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej (art. 7).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1) Cel regulacji oraz podmioty, na które oddziałuje

Celem proponowanych zmian do ustawy jest transpozycja dyrektyw UE w celu dostosowania polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej oraz uporządkowanie zagadnień związanych z bezpieczeństwem morskim.

Projekt ustawy ma na celu transpozycję poniższych dyrektyw:

- dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków,
- dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG,
- dyrektywy 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy;
- dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich;
- dyrektywy Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską.

Ustawa będzie miała bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jej wdrożenia dotyczyć będą działalności:

- organów administracji morskiej, tj. ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej i urzędów morskich,
- armatorów i operatorów statków o polskiej przynależności,
- instytucji i ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenie marynarzy,
- marynarzy i oficerów.

2) Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Proponowane zmiany nie spowodują znacznych wydatków z budżetu państwa.

Koszty związane z nowelizacją przedmiotowej ustawy nie będą powodowały znacznych wydatków z sektora finansów publicznych.

Przykładowo, koszty wynikające z art. 25a, w którym urzędy morskie obowiązane są do posiadania systemów jakości, będą pokrywane ze środków zaplanowanych w ustawie budżetowej na rok 2004 w części 21 – Gospodarka morską (koszt wprowadzenia systemu jakości w Urzędzie Morskim w Gdyni wyniósł ok. 5 000 zł).

Przewiduje się, że koszty przeprowadzenia niezależnej oceny, o której mowa w art. 25a, będą ujęte w budżecie Ministerstwa Infrastruktury (raz na 5 lat).

Dodatkowo, obowiązek stworzenia i utrzymywania stacji brzegowych Automatycznego Systemu Identyfikacji statków, pokryty będzie częściowo ze środków unijnych (projekt Twinningowy ze środków PHARE 2000 oraz projekty w ramach SPO-Transport ze środków ERDF).

Ponadto, w ramach Umowy Twinningowej tworzony jest system rejestracji pasażerów oraz system monitorowania ruchu statków.

Zmiany w załączniku do ustawy, określającym opłaty za poszczególne czynności organów administracji morskiej nie spowodują znaczących zmian w dochodach budżetu państwa.

Wprowadza się m.in. zmianę w wysokości opłat za potwierdzenie dokumentu bezpieczeństwa, poprzez ustanowienie tej opłaty w wysokości 50% stawki, jak za wydanie nowego dokumentu. Dotychczas opłata ta była stała i wynosiła 200 j.t. dla wszystkich statków. Zaproponowana zmiana zlikwiduje paradoksalną sytuację, w której opłata za potwierdzenie dokumentu była wyższa od opłaty za jego wydanie. Dotyczyło to głównie opłat za karty bezpieczeństwa wydawane dla statków rybackich i sportowo-rekreacyjnych.

Jednakże jednocześnie wprowadzone zostały nowe opłaty, które będą stanowiły dodatkowe dochody dla budżetu państwa – poz. 17.2. za uznanie instytucji klasyfikacyjnej, opłaty za wydanie certyfikatu uznania wyposażenia statku za równoważne oraz opłaty za czynności związane z uznaniem wyższych uczelni w zakresie konwencji STCW.

Zmiany w przychodzie wynikające z nowelizacji cennika będą oscylowały w granicach plus – minus kilku tysięcy złotych w skali roku lub się zrównoważą. Wszystko zależy od ilości wykonanych czynności podlegających opłacie.

3) Wpływ regulacji na rynek pracy oraz na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Projektowane zmiany mają na celu spełnienie międzynarodowych wymagań w zakresie wykszolenia, egzaminowania i certyfikacji marynarzy, tym samym zapewniając uznanie Rzeczypospolitej Polskiej i dokumentów wydawanych przez polską administrację morską na arenie międzynarodowej (pozostanie na tzw. Białej Liście IMO – liście państw uznanych jako spełniające wymagania Konwencji STCW). Utrzymanie uznania uzależnia zatrudnianie polskich marynarzy (ok. 40.000 osób) na statkach.

Ponadto, omawiane przepisy mogą zwiększyć konkurencyjność zewnętrzną gospodarki dzięki temu, że przed producentami wyposażenia morskiego, po przeprowadzeniu procedur oceny zgodności, może otworzyć się rynek państw członkowskich Unii Europejskiej, co może pozytywnie wpłynąć na rynek pracy.

4) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie omawianych przepisów przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu morza poprzez jednolite stosowanie aktów międzynarodowych mających zastosowanie do wyrobów wyposażenia morskiego.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM ORAZ O ZMIANIE INNYCH USTAW W ZWIĄZKU Z TRANSPOZYCJĄ PRZEPISÓW PRAWA UNII EUROPEJSKIEJ

Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu dokonanie zmian w polskich przepisach regulujących zagadnienia związane z transportem morskim wynikających z konieczności dostosowania polskiego porządku prawnego do wymagań prawa Unii Europejskiej. Projektowana regulacja transponuje do polskiego porządku prawnego postanowienia następujących aktów prawa pochodnego Wspólnoty:

- Dyrektywy Nr 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozów rzeczy i osób drogą morską,

-
- Dyrektywy Nr 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty,
 - Dyrektywy Nr 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków,
 - Dyrektywy Nr 2001/25/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy,
 - Dyrektywy Nr 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informowania o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/WE.

W celu implementacji postanowień dyrektywy Nr 95/64/WE projektowana regulacja przewiduje obowiązek przedkładania kapitanowi portu formularza ewidencyjnego zawierającego informację o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie. Pozostałe postanowienia dyrektywy 95/64/WE zostaną wdrożone do polskiego porządku prawnego poprzez wydanie aktu wykonawczego do projektowanej ustawy.

Zgodnie z postanowieniami Dyrektywy Nr 98/41/WE projektowana regulacja wprowadza ogólny obowiązek liczenia i rejestracji pasażerów oraz prowadzenia systemów rejestracji wraz z określeniem sankcji karnych za niedopełnienie tych obowiązków. Projekt zawiera również delegację do wydania rozporządzenia, które wdroży do polskiego porządku prawnego szczegółowe przepisy Dyrektywy Nr 98/41/WE.

Projekt wprowadza niezbędne zmiany w zakresie uznawania kwalifikacji i szkoleń marynarzy oraz ośrodków szkoleniowych, dostosowując w tym zakresie polskie przepisy do postanowień Dyrektywy Nr 2001/25/WE.

W zakresie implementacji przepisów Dyrektywy Nr 2002/59/WE projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku wyposażenia statków w system automatycznej identyfikacji (AIS) i rejestrator danych z podróży (VDR) oraz określa zakres informacji przekazywanych kapitanowi portu. Projekt przewiduje również wyznaczenie miejsc schronienia dla statków oraz określa możliwe do zastosowania środki w przypadku szczególnie złej pogody. Odnośnie statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające projektowana regulacja określa zakres obowiązków informacyjnych oraz obowiązki załadowcy.

Projekt zawiera również postanowienia określające wymóg inspekcji wstępnej w stosunku do statku uprzednio nie wpisanego do rejestru Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej, zgodnie z brzmieniem art. 8 dyrektywy nr 96/98/WE oraz obowiązek potwierdzenia zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami. Pozostałe postanowienia Dyrektywy Nr 96/98/WE zostaną wdrożone do polskiego porządku prawnego na mocy projektowanej ustawy o wyposażeniu morskim.

Zmiany wprowadzane na mocy projektu odnośnie przepisów ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o żegludze śródlądowej mają na celu usunięcie z polskich przepisów postanowień pozostających w sprzeczności z ogólną zasadą niedyskryminacji, wyrażoną w art. 12 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Dodatkowo zmiany wprowadzane do przepisów ustawy – Kodeks morski umożliwią stosowanie w Rzeczypospolitej Polskiej postanowień rozporządzenia Nr 613/91/EWG w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 903 /04/DPE/pwr

Warszawa, 05.02.04.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej, 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.

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-21-04) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw wprowadza zmiany do brzmienia przepisów ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156 z 2002 r. ze zmianami), ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258 z 1994 r. ze zmianami), ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 z 2002 r. ze zmianami) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 5 poz. 43 z 2001 r. ze zmianami).
- II. Celem projektowanej nowelizacji jest dokonanie koniecznych zmian podyktowanych koniecznością implementacji przepisów prawa Unii Europejskiej oraz ujednoczenia i uporządkowanie przepisów z zakresu transportu morskiego.
- III. Projektowana ustawa dokonuje transpozycji do polskiego porządku prawnego postanowień następujących aktów prawa pochodnego Wspólnoty:
 - Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. o ustanowieniu wspólnotowego systemu monitorowania i informowania o ruchu statków i uchylającej Dyrektywę Nr 93/75/WE (Dz. Urz. WE Nr L208, 05.08.2002),
 - Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. WE Nr L136, 18.05.2001, ostatnio zmienionej Dyrektywą Nr 2003/103/WE),
 - Dyrektywy Rady Nr 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. o rejestracji osób na pokładzie statków pasażerskich podróżujących do portów Państw Członkowskich

Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE Nr L188, 02.07.1998; ostatnio zmienionej Dyrektywą Nr 2002/84/WE),

- Dyrektywy Rady Nr 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia morskiego (Dz. Urz. WE Nr L46, 17.02.1997, ostatnio zmienionej Dyrektywą Nr 2002/84/WE),
- Dyrektywy Rady Nr 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozów towarów i pasażerów drogą morską (Dz. Urz. WE Nr L320, 30.12.1995, ostatnio zmienionej Rozporządzeniem Europejskiego Parlamentu i Rady Nr 2003/1882/WE).

Przepisy projektowanej ustawy dokonują niezbędnych zmian w polskim prawie w celu zapewnienia zgodności z wymogami ww. aktów prawa pochodnego Unii Europejskiej.

IV. W celu wdrożenia do polskiego prawa postanowień dyrektywy Nr 98/41/WE projekt wprowadza przepisy art. 35a-d określające ogólny obowiązek liczenia i rejestracji pasażerów oraz wprowadzenia systemu rejestracji, zgodnie z postanowieniami dyrektywy Nr 98/41/WE. Projektowane brzmienie art. 52 pkt. 4 przewiduje kary za niedopełnienie obowiązku liczenia i rejestrowania osób realizujących postanowienia art. 14 dyrektywy Nr 98/41/WE. Dodatkowo projekt przewiduje wdrożenie szczegółowych postanowień dyrektywy 98/41/WE w drodze wydania rozporządzenia zgodnie z delegacją określoną w projektowanym art. 35d.

V. W celu implementacji postanowień dyrektywy Nr 96/54/WE projektowana regulacja przewiduje obowiązek przedkładania kapitanowi portu formularza ewidencyjnego zawierającego informację o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie. Pozostałe postanowienia dyrektywy 96/54/WE zostaną wdrożone do polskiego porządku prawnego na mocy rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wydanego zgodnie z delegacją określoną w art. 37a ust.2.

VI. Postanowienia art. 6 uzupełniają listę relewantnych aktów prawa międzynarodowego o Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 (Konwencja „MARPOL”), dostosowując zakres aktów prawa międzynarodowego do postanowień dyrektywy 96/98/WE. Projektowany art. 13 ust. 2a wprowadza obowiązek uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia statku z zasadniczymi wymaganiami, realizując obowiązek określony w art. 4 dyrektywy nr 96/98/WE. Dodatkowo, projektowana regulacja przewiduje wymóg inspekcji wstępnej w stosunku do statku uprzednio nie wpisanego do rejestru Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej, zgodnie z brzmieniem art. 8 dyrektywy nr 96/98/WE (art. 8a projektu).

VII. Projektowane zmiany przepisów art. 19 oraz art. 23-25c, wprowadzają postanowienia zapewniające zgodność polskiego prawa w zakresie uznawania i wydawania dokumentów poświadczających odpowiedni stopień wykszolenia marynarzy oraz uznawania ośrodków szkoleniowych, oraz zakres obowiązków informacyjnych w tym zakresie, zgodnie z postanowieniami dyrektywy nr 2001/25/WE.

VIII. W zakresie transpozycji postanowień dyrektywy Nr 2002/59/WE projekt przewiduje obowiązek wyposażenia statku w System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS) oraz w rejestrator danych z podróży (VDR) (art. 16a i 16b projektu) oraz obowiązek informowania kapitana portu przed wejściem do portu polskiego (art. 28a projektu). Projektowane przepisy art. 29 a i b wprowadzają wynikające z Dyrektywy Nr 2002/59/WE obowiązki w zakresie ustanowienia miejsc schronienia dla statków oraz środki możliwe do zastosowania przez dyrektorów urzędów morskich w przypadku szczególnie złej pogody. Dodatkowo projekt wprowadza konieczne zmiany do przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia przez statki,

określając zakres możliwych do przyznania wyłączeń z obowiązków informacyjnych określonych w art. 10. a ustawy, obowiązki załadowcy (art. 10 b) oraz rozciągając zakres informacyjny określony w art. 11 ustawy na kapitanów statków o obcej przynależności (art. 11 ust.4 projektu).

IX. Projektowana regulacja przewiduje również zmiany w przepisach ustawy – Kodeks morski. Zaproponowane brzmienie art. 10§2 zapewnia możliwość rejestracji statku, który uzyskał polską przynależność zgodnie z postanowieniami bezpośrednio obowiązującego Rozporządzenia Rady Nr 613/91/EWG dotyczącego transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty (Dz. Urz. WE Nr L68, 15.03.1991).

X. Postanowienia projektowanych przepisów art. 24 oraz art. 73 a przyznając takie same prawa i obowiązki statkom będącym własnością osoby fizycznej lub prawnej jednego z Państw Członkowskich UE jakie przysługują statkom polskim, zapewniają zgodność polskich przepisów w tym zakresie z ogólnym zakazem dyskryminacji określonym w art. 12 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Projektowane zmiany brzmienia art. 18 ustawy o żegludze śródlądowej przewidują stosowanie analogicznych zasad niedyskryminacji w stosunku do statków żeglugi śródlądowej.

W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan

Marek Pol

Wiceprezes Rady Ministrów

Minister Infrastruktury

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
PODSEKRETARZ STANU

Jarostaw Pietras

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury¹⁾
z dnia2004 r.
w sprawie sposobu liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróże
morską²⁾

Na podstawie art. 35d ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób liczenia i system rejestracji oraz zakres informacji dotyczących osób odbywających podróże morską,
- 2) kryteria jakim powinien odpowiadać system rejestracji,
- 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,
- 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,
- 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,
- 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia i rejestracji pasażerów.

§ 2. Wyrażenia użyte w niniejszym Rozporządzeniu mają znaczenie nadane im w Dyrektywie Rady nr 98/41/WE.

§ 3. 1. Sposób liczenia pasażerów może być oparty na:

- 1) przechodzeniu pasażerów przez bramkę zintegrowaną z licznikiem przejść,
- 2) stosowaniu ręcznego urządzenia zliczającego obsługiwane przez osobę wpuszczającą pasażerów na statek,
- 3) odrywaniu kuponu lub odbieraniu jednego z egzemplarzy numerowanych kart pokładowych wydawanych pasażerom przy wchodzeniu na statek,
- 4) odczycie kodu kreskowego, magnetycznego lub innego kodu zawartego na bilecie lub karcie pokładowej przez urządzenie umiejscowione przy wejściu na statek,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

5) innej metodzie uznanej przez zatwierdzającego system dyrektora właściwego urzędu morskiego.

2. Sposób liczenia pasażerów nie może być oparty na:

- 1) obliczaniu ilości pasażerów według ilości sprzedanych lub pozostałych w bloczku biletów,
- 2) wykazie lub liczbie osób, które zarezerwowały bilety,
- 3) innych metodach nie uznanych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego.

§ 4. Kapitan statku obowiązany jest upewnić się, czy liczba osób znajdujących się na statku pasażerskim, który opuszcza port nie przekracza liczby pasażerów, jaką statek może przewozić zgodnie z posiadanym certyfikatem bezpieczeństwa.

§ 5. 1. Informacje określone w art. 35a ust 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim gromadzone są przed wyruszeniem statku w podróż i przekazywane, nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia statku, przedstawicielowi armatora odpowiedzialnemu za rejestrację pasażerów lub do znajdującego się na lądzie systemu rejestracji należącego do armatora.

2. Armator obowiązany jest do aktualizacji informacji określonych w art. 35a ust.2 ustawy o bezpieczeństwie morskim przed każdym wyjściem z portu w podróż, włączając w to porty pośrednie.

§ 6. System rejestracji informacji:

- 1) powinien być czytelny, tj. wymagane informacje zgromadzone mają być w formie umożliwiającej ich łatwe odczytanie,
- 2) powinien być dostępny, tj. organy, dla których przeznaczone są informacje zarejestrowane w systemie muszą posiadać łatwy do nich dostęp,
- 3) powinien być bezpieczny, tj. informacje w nim zgromadzone muszą być w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub utratą, jak również przed wszelkimi poprawkami, rozpowszechnianiem lub nieupoważnionym dostępem,
- 4) nie może powodować nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i wyokrętowaniu pasażerów.

§ 7. Informacje zebrane zgodnie z art. 35a ust. 1 i ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim należy przechowywać co najmniej do czasu bezpiecznego zakończenia podróży morskiej przez danego pasażera.

²⁾ Rozporządzenie stanowi transpozycję dyrektywy Rady nr 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. dotyczącej rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich zających do portów Państw Członkowskich lub z portów Państw Członkowskich.

§ 8. 1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku armator obowiązany jest przekazać informacje objęte rejestracją Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa (Służbie SAR) oraz na żądanie:

- 1) organom administracji morskiej,
- 2) Straży Granicznej,
- 3) Marynarce Wojennej,
- 4) Policji.

2. Przekazania informacji, o których mowa w ust.1 dokonuje przedstawiciel armatora odpowiedzialny za rejestrację pasażerów i przechowywanie informacji.

§ 9. Wniosek o zatwierdzenie systemu rejestracji pasażerów składa się u dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi.

§ 10. Wniosek o zatwierdzenie systemu rejestracji powinien zawierać:

- 1) nazwę statku pasażerskiego, nr IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej), nr MMSI (Maritime Mobile Safety Information), sygnał rozpoznawczy, maksymalną ilość pasażerów i załogi,
- 2) nazwę i adres armatora,
- 3) sposób liczenia pasażerów,
- 4) dane przedstawiciela armatora odpowiedzialnego za rejestrację i przechowanie informacji, jego adres i sposób kontaktowania się,
- 5) opis funkcjonowania sposobu liczenia i systemu rejestracji pasażerów wraz z wzorami dokumentów i informacjami o urządzeniach lub sprzęcie będącym jego częścią.

§ 11. 1. Po sprawdzeniu kompletności wniosku dyrektor urzędu morskiego wystawia dokumenty upoważniające do przeprowadzenia kontroli i wyznacza osobę, która tą kontrolę przeprowadza.

2. Kontrolę przeprowadza się również w stosunku do systemów rejestracji, które uzyskały zatwierdzenie, w celu sprawdzenia prawidłowości ich funkcjonowania.

§ 12. Na podstawie przeprowadzonej kontroli dyrektor urzędu morskiego może w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wydać zalecenia pokontrolne z terminem realizacji,
- 2) zatwierdzić system rejestracji pasażerów,
- 3) potwierdzić prawidłowość systemu rejestracji,
- 4) cofnąć zatwierdzenie.

§ 13. 1. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem wyruszającym z portu położonego w obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, uprawiający żeglugę w morskim obszarze chronionym może zostać zwolniony z obowiązku przekazania informacji o ilości osób znajdujących się na statku odpowiedzialnemu za prowadzenie rejestracji przedstawicielowi armatora, gdy żegluga ma charakter regularny, a czas podróży między dwoma portami jest krótszy od jednej godziny.

2. Armator statku podróżującego wyłącznie w morskim obszarze chronionym pomiędzy dwoma portami bez zawijania do portów pośrednich, lub z tego samego do tego samego portu w tym obszarze może zostać zwolniony z obowiązku określonego w art. 35a ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

3. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem uprawiającym żeglugę regularną w rejonie gdzie roczne prawdopodobieństwo napotkania fali o wysokości przekraczającej 2m jest mniejsze od 10 % może zostać zwolniony całkowicie lub częściowo z wymogu, o którym mowa w art. 35a ust.2 ustawy o bezpieczeństwie morskim pod warunkiem wykazania, że rejestracja pasażerów jest niemożliwa oraz gdy spełnione są poniższe warunki:

- a) przebyty dystans nie przekracza 30 mil morskich licząc od punktu wyjścia,
- b) celem prowadzonej żeglugi jest zapewnienie regularnego połączenia położonych na peryferiach regionów dla stałych użytkowników,
- c) funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu,
- d) dostępne są wiarygodne prognozy meteorologiczne,
- e) dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy.

4. Wniosek o zwolnienie ze stosowania wymogów niniejszego rozporządzenia powinien mieć formę pisemną i zawierać merytoryczne uzasadnienie.

5. Zwolnień ze stosowania wymogów ustanowionych niniejszymi przepisami udziela dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port rejon żeglugi statku.

6. Dyrektor urzędu morskiego o udzielonych zwolnieniach informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej o udzielonych zwolnieniach i wyłączeniach informuje niezwłocznie Komisję Europejską, wraz z merytorycznym uzasadnieniem podjętej decyzji.

8. Zwolnień, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 nie stosuje się wobec armatora organizującego przewóz pasażerów statkiem podnoszącym banderę kraju trzeciego będącego stroną Konwencji SOLAS, który to kraj na mocy obowiązujących postanowień Konwencji SOLAS nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r.

Uzasadnienie

Rozporządzenie w sprawie sposobu liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską stanowi transpozycję do prawa polskiego Dyrektywy Rady nr 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 roku dotyczącej rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich zdążających do portów Państw Członkowskich lub z portów Państw Członkowskich. Jego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz ułatwienie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

Rozporządzenie stanowi uzupełnienie przepisów ustawy o bezpieczeństwie morskim, w której na armatorów nałożono obowiązek liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską oraz obowiązek wprowadzenia systemu rejestracji. W rozporządzeniu szczegółowo określono metody, na których może być oparty system liczenia pasażerów oraz kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji danych o pasażerach. Obowiązki związane z wprowadzeniem systemu rejestracji pasażerów, przechowywaniem danych oraz ich przekazywaniem w razie niebezpieczeństwa lub wypadku zostały nałożone na armatora jako podmiot wykonujący żeglugę morską statkiem pasażerskim. Organem administracji morskiej uprawnionym do zatwierdzania i kontrolowania systemów rejestracji jest dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na rejon żeglugi statku. Rozporządzenie określa również zwolnienia z obowiązku posiadania systemu rejestracji osób.

Wprowadzenie rozporządzenia nie pociągnie za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa. Armatorzy statków pasażerskich w większości mają już zainstalowane stosowne systemy rejestracji, natomiast armatorzy małych jednostek pasażerskich kursujących wyłącznie w obszarach oddalonych nie więcej niż 30 mil od portu wyjścia mogą zostać zwolnieni z obowiązku wprowadzania systemu rejestracji pasażerów, a będą zobowiązani jedynie do ich policzenia, co nie wiąże się z poniesieniem znaczących wydatków.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI I SKUTKÓW BUDŻETOWYCH

1. Rozporządzenie stanowi transpozycję do prawa polskiego Dyrektywy Rady Unii Europejskiej nr 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 roku dotyczącej rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich zdążających do portów Państw Członkowskich lub z portów Państw Członkowskich i zakresem regulacji obejmuje:
 - określenie sposobu liczenia pasażerów,
 - określenie sposobu działania systemu rejestracji i kryteriów dotyczących tego systemu,
 - obowiązki armatora odnośnie gromadzenia danych dotyczących pasażerów,
 - zwolnienia od obowiązku posiadania systemu rejestracji pasażerów.

2. Rozporządzenie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów na morzu oraz ułatwienie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych poprzez szybki i łatwy dostęp do informacji o ilości i danych pasażerów odbywających podróż morską.
3. Obowiązek wprowadzenia systemu rejestracji pasażerów ciąży na armatorach statków pasażerskich, czyli takich statków, które przewożą powyżej 12 osób.
4. Większość armatorów statków pasażerskich posiada już systemy rejestracji pasażerów, a w związku z tym nie poniosą oni dodatkowych kosztów związanych z ich wprowadzeniem.
5. Armatorzy jednostek mniejszych, którzy dokonują przewozów pasażerskich mają możliwość wystąpienia z wnioskiem o zwolnienie od obowiązku posiadania systemu rejestracji pasażerów. Będą oni zobowiązani wyłącznie do policzenia osób znajdujących się na pokładzie statku.
6. Wprowadzenie rozporządzenia w życie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
7. Rozporządzenie może zwiększyć konkurencyjność zewnętrzną gospodarki dzięki temu, że zwiększy się bezpieczeństwo pasażerów na polskich statkach pasażerskich.
8. W związku z powyższym rozporządzenie może pozytywnie wpłynąć na rynek pracy.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia _____ 2004 r.

w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim

Na podstawie art. 37a ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór formularza ewidencyjnego wraz z objaśnieniami;
- 2) sposób prowadzenia ewidencji;
- 3) terminy i tryb składania formularzy ewidencyjnych.

§ 2. Ustala się wzór formularza ewidencyjnego, zwanego dalej "formularzem", stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 3. 1. Dla statku dokonującego przeładunku ładunków lub zaokrętowania bądź wyokrętowania pasażerów w portach i przystaniach morskich kapitan (lub jego przedstawiciel) składa przed wyjściem statku z portu formularz w formie elektronicznej lub papierowej do właściwego z uwagi na miejsce wykonywania czynności opisanych powyżej, kapitanatu lub bosmanatu. Formularz powinien być również złożony dla wejść statku typu balast/balast.

2. Kapitanaty lub bosmanaty, o których mowa w ustępie 1, weryfikują i przekazują na bieżąco złożone formularze drogą elektroniczną do właściwych urzędów morskich.

3. Urzędy morskie, raz w miesiącu do 15 dnia roboczego po każdym miesiącu, drogą elektroniczną przesyłają pozyskane dane ewidencyjne z kapitanatów lub bosmanatów do wytypowanego ośrodka informatycznego Głównego Urzędu Statystycznego lub urzędu statystycznego.

4. Kopie przekazanych formularzy, jednostki o których mowa w ustępie 1, przechowują przez okres 3 lat.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r.

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 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

port załadunku (wejście statku) albo przewidywany port wyladunku (wyjście statku)		kod portu	kod grupy ładunkowej	liczba jednostek ładunkowych ⁴⁾			waga brutto towaru w tonach ⁵⁾
nazwa portu	kraj			z ładunkiem	pustych	ogółem	
1	2	3	4	5	6	7	8

4) Wypełnić dla ładunków zjednostkowanych, tj. kontenerów, jednostek tocznych samobieżnych i niesamobieżnych.

5) Łącznie z wagą opakowań, bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych).

.....
Imię, nazwisko i telefon (lub fax, e-mail) osoby,
która wypełniła formularz.

.....
Miejscowość, data

.....
Pieczałka imienna i podpis

OBJAŚNIENIA

do formularza ewidencyjnego w transporcie morskim

Badaniem objęte są:

- a) statki o pojemności brutto (GT) co najmniej 100:
 - które zawinęły do portu meldunkowego (portu, którego dotyczy zgłoszenie) lub wyszły z portu meldunkowego (lub z innego miejsca załadunku lub wyładunku, znajdującego się na wodach morskich), jeżeli ich podróż całkowicie lub częściowo odbywała się na morzu;
 - które z powodu swojego zanurzenia, albo z innych względów nie mogły zawinąć do portu i których odlichtunek albo dolichtunek prowadzony był poza obszarem portu i miejscem przeznaczenia ładunku był port meldunkowy lub z portu meldunkowego prowadzony był ich załadunek;
- b) ładunki wyładowane z tych statków lub na nie załadowywane, włączając w to:
 - ładunki przywiezione/wywiezione z/do usytuowanych na morzu instalacji, (*ang. offshore installation*) np. platform wiertniczych;
 - ładunki pozyskane z dna morskiego i wyładowane w porcie, jeżeli są one przedmiotem handlu;
- c) pasażerowie, którzy w porcie meldunkowym rozpoczęli lub zakończyli podróż.

Uwaga:

- a) badaniem należy objąć statki zaopatrzeniowe i bunkierki oraz załadowane na nie produkty zaopatrzeniowe i paliwo, jeżeli dokonują one przewozu z portu meldunkowego do statku zacumowanego w innym porcie lub na otwartym morzu. Jako miejsce wyładunku należy wówczas podać nazwę właściwego portu lub „morze”;
- b) w dziale 1 pkt 5 Kod i typ statku w grupie „Inny (wpisać jaki)” powinny zostać uwzględnione wyłącznie te statki, które pomimo iż nie zostały wymienione w klasyfikacji statków objętych badaniem, przewożą ładunki będące przedmiotem handlu, tj. np.: statki łowcze, przybrzeżne statki serwisowe (pomocnicze), holowniki, różnorodne (nie wymienione wcześniej) oraz dopuszczono możliwość wpisania hasła – nieznane. Badaniem należy objąć zarówno te statki jak i przewożone przez nie ładunki i pasażerów.

Przykłady:

- rybackie statki łowcze i statki-przetwórnice ryb, jeżeli przewożone przez nie ryby są przedmiotem handlu (zostały sprzedane /kupione) lub jeżeli przewożą one inne towary, np. mrożone mięso;
- pogłębiarki, jeżeli przywieziony przez nie i wyładowany urobek jest przedmiotem handlu.

Badaniem nie są objęte:

- a) statki, które zakotwiczone są na redzie, bez załadowywania albo wyładowywania ładunków, jak również bez zaokrętowania lub wyokrętowania pasażerów;
- b) rybackie statki łowcze i statki-przetwórnice ryb, statki wiertnicze i poszukiwawcze, holowniki, pchacze, statki czerpalne (pogłębiarki), statki naukowo-badawcze, wojenne i statki, które wykorzystywane są wyłącznie do celów niehandlowych;
- c) wewnątrzportowe, manipulacyjne przewozy statkiem, dokonywane na obszarze portu meldunkowego.
- d) załadowane na statek zapasy własne oraz bunkier.

INFORMACJE PORZĄDKOWE

Pkt 3 Numer ewidencyjny nowego lub korygowanego formularza:

- w przypadku nowego formularza – kolejny numer formularza w roku sprawozdawczym dla danego sprawozdawcy;
- w przypadku korekty – numer ewidencyjny formularza korygowanego przez sprawozdawcę.

Pkt 4 Nazwa portu meldunkowego – polski port do którego wszedł lub z którego wyszedł statek.

Dział 1. INFORMACJE O STATKU

Klasyfikacja statków objętych badaniem

Kod	Typ statku	Kategoria statku
10	Do ładunków masowych ciekłych	Tankowiec – ropowiec Tankowiec - chemikaliowiec Tankowiec - gazowiec (do gazu ciekłego) Barka - tankowiec Pozostałe tankowce
20	Do ładunków masowych suchych	Ropomasowiec Masowiec
31	Kontenerowiec (oprócz ro-ro)	Pełnokontenerowiec
32	Drobnicowiec specjalistyczny	Barkowiec Chemikaliowiec Statek do transportu materiałów radioaktywnych Bydłowiec (statek do przewozu żywego inwentarza) Pojazdowiec Pozostałe statki specjalistyczne
33	Drobnicowiec niespecialistyczny	Chłodniowiec Statek ro-ro pasażerski Statek ro-ro kontenerowy Statek ro-ro do przewozu innych ładunków tocznych Statek drobnicowo – pasażerski Statek drobnicowo – kontenerowy Statek jednopokładowy Statek wielopokładowy
34	Barka do ładunków suchych	Barka pokładowa Barka samowyladowcza (szalanda) Barka do przewozu w systemie <i>Lash- Seabee</i> Barka otwarta (odkryta) do ładunków suchych Barka kryta do ładunków suchych Pozostałe barki do ładunków suchych
35	Pasażerski (oprócz wycieczkowców)	Statek przeznaczony wyłącznie do przewozu pasażerów, łącznie ze statkami prowadzonymi jednodniowe lub krótsze rejsy turystyczne
36	Wycieczkowiec	Statek pasażerski przewożący pasażerów wyłącznie w celach turystycznych, posiadający kabiny dla wszystkich przewożonych pasażerów. Nie są wliczane statki dokonujące przewozów promowych oraz statki przewożące pasażerów w ramach jednodniowych wycieczek

Dział 2. INFORMACJE O RUCHU STATKU I PRZEWOZACH

Pkt 2 Łączna liczba wejść / wyjść ujętych w formularzu

Określenie „wejście statku z ładunkiem” oznacza wejście statku z ładunkiem przeznaczonym do wyładowania w porcie meldunkowym lub / i z pasażerami kończącymi podróż w tym porcie. Analogicznie „wyjście statku z ładunkiem” oznacza wyjście statku z ładunkiem załadowanym w porcie meldunkowym lub / i z pasażerami, którzy rozpoczęli swoją podróż w tym porcie. Określenie „wejście / wyjście typu balast / balast” odnosi się do sytuacji, gdy zawinięcie statku nie jest związane z załadunkiem (ani z wyładunkiem) ładunków lub

zaokrętowaniem (ani wyokrętowaniem) pasażerów, np.: statek wchodzi tylko po dostawie bunkru i zapasów na potrzeby własne, w celu schronienia przy niesprzyjającej pogodzie, w przypadku awarii, w celu wysadzenia chorego na brzeg, w celach postojowych itp.

Osobny formularz powinien być sporządzony dla wejścia statku do portu meldunkowego, osobny - dla wyjścia.

W jednym formularzu łączna liczba wejść lub wyjść statku może być większa od 1 tylko dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej.

Dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej typu: balast / ładunek, ładunek / balast, ładunek / ładunek można podać dane zbiorcze za miesiąc kalendarzowy na osobnym formularzu dla wejść, osobnym dla wyjść statku. W dziale 2 wpisuje się wówczas odpowiednio zbiorcze dane dotyczące przewiezionych w tych podróżach ładunków oraz pasażerów.

Dla rejsów cyklicznych żeglugi regularnej typu: balast / balast należy wypełnić odrębne formularze.

Dla pojedynczych podróży należy wpisać „1” (odpowiednio w polu „z ładunkiem” lub „pod balastem”).

Pkt 3 Data wejścia / wyjścia

Przy podróżach cyklicznych żeglugi regularnej podać tylko miesiąc i rok.

Pkt 4 Pasażerowie kończący / rozpoczynający podróż w porcie meldunkowym

Dla pasażerów kończących podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku) należy podać port albo porty rozpoczęcia ich podróży danym statkiem. Dla pasażerów rozpoczynających podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wyjścia statku) należy podać przewidywany port albo porty zakończenia ich podróży tym statkiem.

Port meldunkowy może być portem rozpoczęcia i zakończenia podróży wyłącznie w przypadku rejsów okrężnych.

Za pasażerów uznaje się także kierowców samochodów ciężarowych i autokarów przewożonych statkami. Za pasażerów nie uznaje się obsługi statku. Nie należy uwzględniać pasażerów statków odwiedzających port w trakcie morskiej podróży wycieczkowej, tzn. pasażerów odwiedzających porty pośrednie między portem rozpoczęcia i zakończenia ich podróży statkiem. Zmiana jednego statku na drugi przez pasażera uważana jest za jego zaokrętowanie po wyokrętowaniu.

Jeżeli pasażerowie wyjeżdżają ze statku lub wjeżdżają na statek pojazdem (np. autokarem, samochodem osobowym) należy w punkcie 4 rubryce 4 podać dane dotyczące liczby pasażerów, natomiast w punkcie 5 w rubrykach 4 i 7 dane o używanych przez te osoby pojazdach.

Pkt 5 Wyładunek / załadunek w porcie meldunkowym

Dla ładunków wyładowanych w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku) należy podać port albo porty ich załadowania na dany statek. Dla ładunków załadowanych w porcie meldunkowym (dotyczy wyjścia statku) należy podać przewidywany port albo porty wyładowania tych ładunków.

Przemieszczanie ładunków z jednego statku morskiego na drugi uważane jest za załadunek po wyładunku.

Dla każdej przewożonej grupy ładunkowej należy podać:

w rubrykach 1 i 2:

nazwy portów i krajów, w których zostały załadowane ładunki wyładowywane w porcie meldunkowym (w przypadku wejścia statku) lub porty i kraje, w

których zostaną wyładowane ładunki załadowane w porcie meldunkowym (w przypadku wyjścia statku).

w rubryce 4:

2-cyfrowy kod dla poszczególnych rodzajów grup ładunkowych (również w przypadku pustych jednostek ładunkowych) według załączonej tabeli **Grupy ładunkowe**. W tabeli tej dla poszczególnych grup ładunkowych znaczkiem „✓” zaznaczono, jak należy wypełnić rubryki 5, 6, 7, 8 w pkt 5 formularza.

w rubrykach 5, 6 i 7:

liczbę jednostek ładunkowych dla wszystkich ładunków zjednostkowanych, tzn. grup ładunkowych należących do kategorii 3, 5, 6 zgodnie z zasadą podaną w tabeli **Grupy ładunkowe**. Dla kategorii ładunkowych 1, 2 i 9 nie wypełniać pól „Liczba jednostek ładunkowych”.

w rubryce 8:

wagę brutto towarów w tonach wliczając opakowanie, jednak bez ciężaru własnego jednostek ładunkowych (bez wagi kontenerów $\geq 20'$ i jednostek tocznych nie będących przedmiotem handlu).

Grupy ładunkowe

Kod kategorii i kategoria	Kod grupy ładunkowej	Opis	Liczba jednostek ładunkowych			Waga brutto
			z ładunkiem	pustych	ogółem	
1 Masowe ciekłe (niezjednostkowane)	11	Gaz ciekły				✓
	12	Ropa naftowa				✓
	13	Produkty z ropy naftowej				✓
	19	Inne ciekłe ładunki masowe				✓
	1X	Nieznane masowe ciekłe				✓
2 Masowe suche (niezjednostkowane)	21	Rudy i złom				✓
	22	Węgiel i koks				✓
	23	Produkty rolnicze (np. zboże, soja, tapioka)				✓
	29	Inne suche ładunki masowe				✓
	2X	Nieznane masowe suche				✓
3 Kontenery duże	31	Kontenery 20'	✓	✓	✓	✓ *
	32	Kontenery 40'	✓	✓	✓	✓ *
	33	Kontenery > 20' i < 40'	✓	✓	✓	✓ *
	34	Kontenery > 40'	✓	✓	✓	✓ *
	3X	Nieznane kontenery duże	✓	✓	✓	✓ *
5 Toczne samobieżne	51	Drogowe pojazdy ciężarowe z przyczepą lub bez przyczepy	✓	✓	✓	✓ *
	52	Samochody osobowe i motocykle z przyczepą lub bez przyczepy			✓	
	53	Autokary			✓	
	54	Samochody i inne pojazdy będące przedmiotem handlu			✓	✓
	56	Zywe zwierzęta kopytne			✓	✓
	59	Inne jednostki toczne samobieżne	✓	✓	✓	✓
	5X	Nieznane toczne samobieżne	✓	✓	✓	✓
6 Toczne niesamobieżne	61	Towarowe drogowe przyczepy / naczepy nie sprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem	✓	✓	✓	✓ *
	62	Przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe nie sprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem			✓	✓
	63	Wagony kolejowe towarowe	✓	✓	✓	✓ *
	64	Wagony kolejowe pasażerskie			✓	
	65	Rolltrailery** pokładowe	✓	✓	✓	✓ *
	66	Barki pokładowe*** (służące do transportu towarów)	✓	✓	✓	✓ *
	69	Inne jednostki toczne niesamobieżne	✓	✓	✓	✓
	6X	Nieznane toczne niesamobieżne	✓	✓	✓	✓
9 Pozostałe ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery <20')	91	Produkty leśne				✓
	92	Wyroby z żelaza i stali				✓
	99	Pozostałe ładunki drobnicowe				✓
	9X	Nieznane pozostałe ładunki drobnicowe				✓

* Waga brutto towaru łącznie z wagą opakowania, ale bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych).

** Rolltrailery pokładowe – przyczepy usprawniające załadunek na statek, służące do transportu towarów w systemie „od portu do portu”

*** Barki pokładowe – barki przewożone statkiem morskim.

Symbolem „✓” – oznaczono grupy ładunkowe, dla których należy wypełnić w dziale 2 w pkt 5 formularza odpowiednie rubryki 5 - 8.

Uwagi do tabeli **Grupy ładunkowe**

Zawsze podaje się "**zewnątrzną**" grupę ładunkową, np.: kontener na wagonie kolejowym powinien otrzymać kod **63**.

Wyjątek:

W przypadku kontenerów na rolltrailerach, jako grupę ładunkową wpisuje się kod kontenera (odpowiednio **31, 32, 33** albo **34**).

Do **ładunków tocznych** (samobieżnych lub niesamobieżnych - kategorie **5** i **6**) należy zaliczyć:

- pojazdy i jednostki ładunkowe, które są przewożone na jednostkach ro – ro,
- przyczepy i naczepy z samochodem ciężarowym lub ciągnikiem mają przyporządkowany kod grupy ładunkowej **51**,
- pojazdy, które są przedmiotem handlu mają kod **54**,
- żywe zwierzęta kopytne np. krowy, konie, owce otrzymają kod grupy ładunkowej **56**,
- przyczepy i naczepy **bez** samochodu ciężarowego lub ciągnika mają przyporządkowany kod grupy ładunkowej **61**,
- pojazdy, które z reguły nie jeżdżą po drogach publicznych (np. pojazdy rolnicze lub przemysłowe) powinny otrzymać kod grupy ładunkowej **62**,
- barki, które jako jednostki ładunkowe są transportowane przez statek morski - kod grupy ładunkowej **66**.

Pojazdy i żywe zwierzęta, przeładowane w systemie lo-lo zaliczane są do grupy o kodzie **99**.

W przypadku używania pojazdów (nie będących przedmiotem handlu) do przewozu osób, wpisuje się tylko **kod grupy ładunkowej** (w zależności od rodzaju pojazdu), liczbę jednostek ładunkowych ogółem, a w dziale 2 w punkcie 4 należy uzupełnić tabelkę dotyczącą pasażerów.

Kategoria 9 obejmuje ładunki drobnicowe nie opakowane, w opakowaniu konwencjonalnym lub w kontenerach < 20' (bez drobnicy w kontenerach 20' lub większych i bez drobnicy na jednostkach ro-ro).

Grupa ładunkowa „**Produkty leśne**“ zawiera zarówno nieprzetworzone jak i przetworzone produkty przemysłu drzewnego, tj. logi (pnie, kloce), tarcicę, pulpę papierową i makulaturę oraz produkty papierowe. Przewożone są one najczęściej jako ładunki cało-statkowe lub wypełniające całą ładownię, pakowane są w duże unosi (jednostki), które umożliwiają bardziej specjalistyczną obsługę i składowanie niż drobnica konwencjonalna w różnych opakowaniach.

Uzasadnienie

W projekcie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej zaproponowano doprecyzowanie kompetencji organów administracji morskiej mając na względzie potrzebę wprowadzenia do prawa krajowego postanowień **dyrektywy Rady nr 95/64/EC z 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską (OJ L 320 z 30.12.95)** wraz z następującymi zmianami:

- **Decyzja Komisji 98/385/EC z 13 maja 1998 r. w sprawie zasad wdrażania Dyrektywy Rady 96/64/EC w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską (OJ L 174, 18.6.1998),**
- **Decyzja Komisji 2000/363/EC z 28 kwietnia 2000 r. w sprawie zasad wdrażania Dyrektywy Rady 96/64/EC w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską (OJ L 132, 5.6.2000),**
- **Decyzja Komisji 2001/423/EC z 22 maja 2001r. dot. zasad publikacji lub przesyłania danych statystycznych pozyskanych stosownie do Dyrektywy 96/64/EC w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską (OJ L 151, 7.6.2001).**

Powyższa dyrektywa nakłada na kraje członkowskie UE obowiązek przekazywania do Eurostat kwartalnych i rocznych sprawozdań statystycznych w zakresie przewozu ładunków i pasażerów drogą morską. Sprawozdania te obejmują również informacje o statkach. Dane do sprawozdań statystycznych powinny być zbierane na bieżąco przez punkty meldunkowe w portach morskich zanim statek opuści port.

Sprawozdania statystyczne wykorzystywane będą do opracowywania analiz sektora transportu morskiego w Polsce i w UE jak też przez Ministerstwo Infrastruktury RP i instytucje Unii Europejskiej przy podejmowaniu decyzji odnoszących się do transportu morskiego oraz przy wyborze środków służących do ich realizacji.

Ewidencja obejmie statki, ładunki i pasażerów obsługiwanych w polskich portach morskich. Projekt rozporządzenia określa wzór formularza ewidencyjnego, zakres ewidencji oraz sposób jej prowadzenia (w tym terminy i tryb składania formularzy ewidencyjnych). Portowe dane ewidencyjne będą przesyłane do dyrektorów właściwych urzędów morskich, którzy na ich podstawie oraz innych informacji będą co kwartał przesyłali zbiorcze informacje do organów statystyki publicznej. Główny Urząd Statystyczny będzie następnie przekazywał zbiorcze informacje do systemu statystyki Unii Europejskiej EUROSTAT.

Przewiduje się, że uruchomienie systemu ewidencji ruchu statków, ładunków i pasażerów w polskich portach morskich nastąpi z dniem 1 maja 2004 r. Będzie to oznaczało wypełnienie przez Polskę zobowiązania przedakcesyjnego nałożonego na Ministerstwo Infrastruktury i Główny Urząd Statystyczny.

Projekt rozporządzenia stanowi załącznik do uzasadnienia projektu ustawy. Tekst dyrektywy w języku polskim stanowi załącznik do projektu rozporządzenia.

Ocena skutków regulacji

1. Rozporządzenie dotyczy sposobu prowadzenia ewidencji ruchu statków, ładunków i pasażerów w polskich portach morskich.
2. Projekt nie był konsultowany społecznie z uwagi na jego ściśle techniczny charakter. Nie przewiduje się prowadzenia takich konsultacji.
3. Wejście w życie rozporządzenia wywoła skutki finansowe dla budżetu państwa wynikające z kosztów przekazywania informacji statystycznych. Koszty te zostaną pokryte w ramach budżetów Urzędów Morskich w Słupsku, Gdyni i Szczecinie.