

519

USTAWA

z dnia 20 marca 2009 r.

o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) statków o obcej przynależności znajdujących się na:

- a) polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,
- b) polskich obszarach morskich, w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków.”;

2) w art. 4 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przepisów ustawy w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie, nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Służby Celnej;
- 2) statków pełniących specjalną służbę państwową innych niż określone w ust. 1 i pkt 1;
- 3) statków rybackich, statków o wartości historycznej i statków rekreacyjnych lub sportowych o długości do 45 m.”;

3) w art. 5 dodaje się pkt 3—7 w brzmieniu:

„3) inspektorze inspekcji państwa portu — należy przez to rozumieć osobę upoważnioną przez organ inspekcyjny do prowadzenia inspekcji statków o obcej przynależności;

4) statku o wartości historycznej — należy przez to rozumieć statki zabytkowe i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;

5) systemie Sirenac — należy przez to rozumieć system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązkiem Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.;

6) wskaźniku oceny — należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac, na podstawie przeprowadzonych inspekcji;

7) Centrum informacyjnym systemu Sirenac — należy przez to rozumieć organ powołany w celu zarządzania systemem Sirenac.”;

4) w art. 11:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku o polskiej przynależności w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie.”,

b) dodaje się ust. 4—7 w brzmieniu:

„4. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że:

1) stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku;

2) stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.

5. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 4 pkt 2, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zakazać statkowi

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

1) dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263);

2) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 2008 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12).

opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.

6. Decyzji, o której mowa w ust. 4 i 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 4 i 5 nie uzasadnia żadnych roszczeń do organu inspekcyjnego.”;

5) art. 11a otrzymuje brzmienie:

„Art. 11a. 1. Inspekcje statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu. Inspektor ma prawo wstępu na statki za okazaniem dokumentu identyfikacyjnego.

2. Rocznie przeprowadza się inspekcję co najmniej 25 % ogólnej liczby statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych, przy czym liczba niepoddanych inspekcji statków o obcej przynależności, które posiadają wskaźnik oceny wyższy od 50 nie może być większa niż 5 %.

3. Organ inspekcyjny, niezależnie od wartości wskaźnika oceny statku, w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności:

1) który:

a) został zgłoszony przez pilota morskiego lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, jako mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi,

b) nie spełnia wymagań w zakresie przekazywania informacji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku,

c) w drodze do portu brał udział w kolizji lub wszedł na mieliznę,

d) nie zastosował się do zasad dobrej praktyki morskiej,

e) nie zastosował się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO),

f) był eksploatowany w sposób zagrożający bezpieczeństwu ludzi, mienia lub środowiska,

g) w okresie ostatnich sześciu miesięcy został pozbawiony klasy lub nastąpiło jej zawieszenie;

2) na wniosek właściwego organu innego państwa członkowskiego;

3) wobec którego istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów o ochronie środowiska morskiego.

4. Inspekcję statku o obcej przynależności można przeprowadzić także na wniosek kapitana statku, członka załogi lub zainteresowanego związku zawodowego lub innej zainteresowanej organizacji społecznej. W przypadku gdy wnioskodawcą jest osoba fizyczna, jej danych osobowych nie ujawnia się kapitanowi i armatorowi statku.

5. W przypadku gdy wskaźnik oceny statku jest niższy niż 50, organ inspekcyjny w pierwszej kolejności przeprowadza inspekcję statku o obcej przynależności, który:

1) zawija do polskiego portu po raz pierwszy;

2) nie zawijał do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego przez okres co najmniej 12 miesięcy;

3) nie był zarejestrowany w systemie Sirenac;

4) nie został poddany inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy;

5) podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego;

6) w wyniku ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego uzyskał pozwolenie na wyjście z portu pod warunkiem, że uchybienia wykazane w czasie inspekcji zostaną usunięte w szczególności:

a) przed wyjściem w morze,

b) w następnym porcie zawinięcia lub

c) w terminie 14 dni;

7) podczas ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego miał stwierdzoną znaczną liczbę uchybień, także jeżeli uchybienia te zostały usunięte;

8) został zatrzymany w wyniku inspekcji przeprowadzonej w poprzednim porcie zawinięcia statku;

9) podnosi banderę państwa, które nie ratyfikowało konwencji, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz w art. 18 ust. 1;

- 10) posiada certyfikaty w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia lub świadectwa klasy, wydane przez instytucję klasyfikacyjną, która nie jest uznana przez Komisję Europejską;
 - 11) posiada świadectwo klasy wydane przez instytucję klasyfikacyjną, w stosunku do której ilość nieprawidłowości jest wyższa od średniej określonej w opublikowanym rocznie raporcie Memorandum Paryskiego;
 - 12) podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;
 - 13) jest eksploatowany powyżej 13 lat.
6. Organ inspekcyjny przeprowadza także inspekcję statku o obcej przynależności, o którym mowa w art. 27b ust. 3.
7. Organ inspekcyjny nie przeprowadza inspekcji statku o obcej przynależności, który został poddany inspekcji w jednym z portów państw-stron Memorandum Paryskiego w okresie ostatnich sześciu miesięcy, jeżeli:
- 1) nie jest to statek, o którym mowa w ust. 2—5;
 - 2) podczas ostatniej inspekcji nie stwierdzono uchybień;
 - 3) nie istnieją inne okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji.”;
- 6) po art. 11a dodaje się art. 11b—11i w brzmieniu:
- „Art. 11b. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza obowiązkową rozszerzoną inspekcję statku o obcej przynależności, który posiada wskaźnik oceny co najmniej 7 oraz należy do kategorii:
- 1) gazowców lub chemikaliowców, starszych niż 10 lat,
 - 2) masowców starszych niż 12 lat,
 - 3) zbiornikowców olejowych o pojemności brutto powyżej 3 000 starszych niż 15 lat,
 - 4) statków pasażerskich, innych niż promy pasażerskie typu ro-ro i pasażerskie jednostki szybkie, starszych niż 15 lat
- jeżeli upłynęło 12 miesięcy od dnia dokonania ostatniej rozszerzonej inspekcji w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego. Liczba statków rocznie niepoddanych obowiązkowej rozszerzonej inspekcji nie może być większa niż 5 % liczby statków podlegających rozszerzonej inspekcji zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

2. Armator lub kapitan statku podlegającego obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w ust. 1, na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed wyjściem z ostatniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni, przekazuje organowi inspekcyjnemu następujące informacje o statku:

- 1) nazwę statku;
- 2) państwo bandery statku;
- 3) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
- 4) nośność statku;
- 5) datę budowy statku, zgodnie z datą określoną w dokumentach bezpieczeństwa statku;
- 6) rodzaj konstrukcji kadłuba, ilość i rodzaj ładunku oraz stan zapewnienia zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku zbiornikowców;
- 7) przybliżony czas zawinięcia do portu;
- 8) planowany czas postoju statku w porcie;
- 9) planowane w porcie operacje, a w szczególności operacje przeładunkowe i bunkrowania paliwa;
- 10) planowane w porcie inspekcje, przeglądy oraz prace remontowe.

3. Organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję, o której mowa w art. 11a, w okresie pomiędzy dwiema rozszerzonymi inspekcjami.

Art. 11c. 1. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. O zatrzymaniu statku o obcej przynależności organ inspekcyjny niezwłocznie informuje na piśmie kapitana statku, administrację państwa bandery statku albo konsula, bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także w przypadku stwierdzenia uchybień dotyczących klasy statku — instytucję klasyfikacyjną, która wydała statkowi certyfikaty.

3. Jeżeli oprócz braku certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności, inspekcja, o której mowa w art. 11a i 11b, nie wykaze innych uchybień, organ inspekcyjny

może, w drodze decyzji, wydać zgodę na wyjście z portu statku o obcej przynależności. O wydaniu zgody na wyjście z portu organ inspekcyjny niezwłocznie informuje administrację państwa bandery statku oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego.

4. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji, o której mowa w art. 11a i 11b, nie mogą zostać naprawione w danym porcie, organ inspekcyjny, w drodze decyzji, zezwala statkowi o obcej przynależności na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej uzgodnionej z kapitanem lub armatorem statku, po spełnieniu warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku. O warunkach tych organ inspekcyjny informuje dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu, w którym znajduje się stocznia albo właściwe władze państwa tego portu oraz państwa-strony Memorandum Paryskiego.
5. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 4, znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ inspekcyjny właściwy ze względu na położenie stoczni remontowej przekazuje informację o podjętych działaniach organowi inspekcyjnemu, wydającemu zezwolenie na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w tej stoczni.
6. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 3 i 4, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.
7. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1—6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

- Art. 11d. 1. Po usunięciu uchybień statek o obcej przynależności podlega ponownej inspekcji.
2. Za przeprowadzenie ponownej inspekcji organ inspekcyjny pobiera opłatę określoną w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.
 3. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu opłaty, o której mowa w ust. 2.

- Art. 11e. 1. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, wydaje zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego statku o obcej przynależności:

- 1) który:
 - a) uzyskał zgodę, o której mowa w art. 11c ust. 3,
 - b) udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia warunków, o których mowa w art. 11c ust. 4,
 - c) nie zawiął do portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa;
- 2) należącego do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców, zbiornikowców olejowych lub statków pasażerskich, który został zatrzymany przez ten organ, jeżeli jest to:
 - a) trzecie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na Czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego, lub
 - b) drugie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36 miesięcy, a zatrzymany statek podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście została zakwalifikowana jako o „bardzo wysokim ryzyku” lub „wysokim ryzyku”.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, zgodę na wyjście z portu wydaje się po usunięciu uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku.
3. Przed wydaniem statkowi decyzji, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c, organ inspekcyjny może przeprowadzić konsultację z administracją państwa bandery statku.
4. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, jeżeli armator statku przedstawi ważne dokumenty wymienione w art. 11c ust. 3. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
5. Organ inspekcyjny, na wniosek armatora statku, któremu wydano zakaz w przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 lit. b, c lub w pkt 2, do którego załączono:
 - 1) zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery stat-

ku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych,

2) świadectwo klasy, jeżeli zostało wydane

— przeprowadza ponowną inspekcję statku w uzgodnionym porcie.

6. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem obejmujących:

1) diety,

2) koszty:

a) przejazdów, dojazdów i przewozu bagażu,

b) noclegów

— w wysokości ustalonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. — Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.²⁾).

7. Organ inspekcyjny, w drodze decyzji, cofa zakaz wydany w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b i c oraz w pkt 2, jeżeli w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień, które doprowadziły do wydania zakazu. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8. O decyzjach, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje:

1) kapitana i armatora statku;

2) władze państwa bandery statku;

3) instytucję klasyfikacyjną, która wydała certyfikaty statku;

4) państwa-strony Memorandum Paryskiego;

5) Komisję Europejską;

6) Centrum informacyjne systemu Sirenac;

7) Sekretariat Memorandum Paryskiego.

9. Kapitanowi statku przysługuje prawo do wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, 4 i 7, o czym powinien zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.

10. W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 11f ust. 1, na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Art. 11f. 1. Dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji, odmawia wejścia do portu statkom o obcej przynależności, którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o odmowie wejścia do swoich portów, skutkującą zakazem wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego.

2. O wydaniu odmowy wejścia do portu statkom, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny zawiadamia niezwłocznie państwa-strony Memorandum Paryskiego.

Art. 11g. 1. Decyzje, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, doręcza się w formie pisemnej lub przy użyciu telefaksu albo poczty elektronicznej.

2. Decyzje, o których mowa w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1, doręcza się przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej albo w szczególnych przypadkach — ogłasza się ustnie.

3. W razie doręczenia decyzji przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, dowodem doręczenia jest potwierdzenie transmisji danych.

Art. 11h. 1. Organ inspekcyjny niezwłocznie zamieszcza w systemie Sirenac informacje o:

1) wynikach inspekcji statków o obcej przynależności;

2) każdym przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji statku o obcej przynależności, który posiada wskaźnik oceny większy od 50 lub podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji;

3) wydaniu decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4 oraz w art. 11e ust. 1, 4 i 7.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672, z 2008 r. Nr 93, poz. 586, Nr 116, poz. 740, Nr 223, poz. 1460 i Nr 237, poz. 1654 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 56, poz. 458 i Nr 58, poz. 485.

2. Organ inspekcyjny na bieżąco podaje do publicznej wiadomości na stronie internetowej urzędu morskiego informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub którym odmówiono wejścia do portu.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób podawania informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 2, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.

Art. 11i. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora oraz wzory decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1, uwzględniając:

- 1) kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu,
- 2) sposób ustalania rocznej liczby statków poddawanych inspekcji,
- 3) okoliczności przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji,
- 4) zakres inspekcji rozszerzonej,
- 5) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku,
- 6) procedury inspekcji statków oraz listę dokumentów podlegających inspekcji,
- 7) ustalone przez Memorandum Paryskie formularze dotyczące zatrzymania statku, wydania zgody na wyjście statku z portu, wydania zakazu wejścia statku do portu oraz uchylecia zakazu wejścia do portu

— kierując się koniecznością realizacji zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie oraz Memorandum Paryskim, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich.”;

7) uchyla się art. 12;

8) w art. 16b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR), spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 2.”;

9) po art. 16b dodaje się art. 16c w brzmieniu:

„Art. 16c. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), spełniający

wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 4 pkt 2.

2. Statek wyposażony w system LRIT 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 lub gdy kapitan statku uzna, że utrzymywanie systemu LRIT w działaniu stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony statku.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie informuje o wyłączeniu systemu LRIT dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i czasu trwania wyłączenia systemu LRIT.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

1) harmonogram wyposażania statków w system LRIT, w zależności od ich rodzaju i roku budowy,

2) przypadki, w których statki zwalniają się z obowiązku wyposażenia w system LRIT, mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji,

3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do centrum danych

— kierując się koniecznością zapewnienia przestrzegania przepisów Konwencji SOLAS oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.”;

10) w art. 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, świadectwa przeszkolenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska, organ inspekcyjny podejmuje działania, o których mowa w art. 11 ust. 1—5, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.”;

11) art. 27a otrzymuje brzmienie:

„Art. 27a. 1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje niezwłocznie najbliższą brzegową stację radiową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków, zwaną dalej „Służbą VTS”, o wszystkich zdarzeniach, które:

1) mają 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) 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:
- 1) nazwę statku;
 - 2) numer IMO statku, jeżeli został nadany;
 - 3) pozycję statku;
 - 4) port wyjścia;
 - 5) port przeznaczenia;
 - 6) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
 - 7) liczbę osób na pokładzie;
 - 8) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).
3. Służba VTS, po otrzymaniu zgłoszenia o zagrożeniu życia ludzkiego lub zagrożeniu zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powiadamia niezwłocznie Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne.
4. Kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją wynikające z Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS, zgodnie z tym Kodeksem, informuje armatora o każdym zdarzeniu, o którym mowa w ust. 1. Armator, po uzyskaniu takiej informacji, jest obowiązany niezwłocznie skontaktować się z właściwą Służbą VTS i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.
5. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1, kapitan statku lub Służba VTS nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może cofnąć te dokumenty, jeżeli stwierdzono znaczne nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora.”;
- 12) po art. 27a dodaje się art. 27b i 27c w brzmieniu:
- „Art. 27b. 1. Statki:
- 1) które w czasie swojej podróży:
 - a) uczestniczyły w zdarzeniach na morzu, o których mowa w art. 27a ust. 1,
 - b) uczestniczyły w wypadku lub na których nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
 - 2) których odpowiednio armator lub kapitan nie wywiązał się z obowiązków:
 - a) zgłaszania lub przekazywania informacji, określonych w art. 27a ust. 2 oraz w art. 28a,
 - b) zgłaszania lub przekazywania informacji określonych w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518),
 - c) dostosowania się do zasad ruchu statków w wyznaczonych systemach rozgraniczenia ruchu statków i trasach przepływu,
 - d) złożenia stosownych meldunków wymaganych obowiązkowymi systemami zgłaszania statków obowiązującymi w polskich obszarach morskich,
 - e) podporządkowania się nakazom, ostrzeżeniom, instrukcjom i zaleceniom Służby VTS,
 - 3) w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenie o naruszeniu przepisów o ochronie środowiska morskiego,
 - 4) o których mowa w art. 11a ust. 3 i 4, lub którym organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego odmówiły wejścia do portów
- uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego.

2. Dyrektor urzędu morskiego, posiadający informacje o statkach, o których mowa w ust. 1, zapewnia, aby ruch tych statków był monitorowany przez Służbę VTS oraz niezwłocznie informuje o tych statkach, za pośrednictwem Służby VTS, właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków oraz podmioty określone w art. 27c ust. 2.
3. Jeżeli dyrektor właściwego urzędu morskiego poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek, o którym mowa w ust. 1, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, może zasięgnąć informacji o tym statku, w szczególności za pośrednictwem europejskiego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, lub dokonać inspekcji takiego statku. Inspekcja może być również dokonana na żądanie właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery statku, państwo do którego statek się udaje oraz zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 27c. 1. Ustanawia się Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet).

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
 - 2) obowiązki Służby VTS dotyczące monitorowania statków,
 - 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje,
 - 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1,
 - 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji

— kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie monitorowania i przekazywania informacji o statkach, określonych

w ustawie, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.”;

13) w art. 28a dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dowódcy jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej obowiązani są przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu lub kotwicy przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku.”;

14) w art. 36 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Jeżeli pilot morski w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.”;

15) w art. 37 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku posiada braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwe organy inspekcyjne.”;

16) po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:

„Art. 39a. Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.”;

17) w art. 52 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) nie przekazuje informacji w przypadkach, o których mowa w art. 11b ust. 2, w art. 27a, w art. 28a, w art. 36 ust. 9 i w art. 37 ust. 5,”;

18) w załączniku do ustawy w dziale I pkt 17.1 otrzymuje brzmienie:

„17.1 Za ponowną inspekcję statku o obcej przynależności zatrzymanego przez organ inspekcyjny 4 000 j.t.”.

Art. 2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 11a ust. 4 i 5 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 11h ust. 3 i art. 11i tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Kaczyński*