

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa zmienia obowiązującą ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.) i dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 2) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 3) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101),
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., str. 78).

Podstawowym celem wydania nowego aktu jest implementacja do polskiego porządku prawnego ww. dyrektyw Unii Europejskiej.

Ponadto w projektowana ustawa dokonuje zmiany przepisów ustawy, których stosowanie stwarzało trudności odnotowane w okresie 2,5 roku od jej wejścia w życie. Dotyczyły one w szczególności funkcjonowania inspekcji państwa bandery oraz Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Zaproponowano również zmiany w brzmieniu upoważnień do wydania aktów wykonawczych, które umożliwią wydanie rozporządzeń w niezbędnym zakresie. Poprawiono również odnośniki do przepisów Rezolucji IMO, które od dnia ogłoszenia ustawy zostały zmienione i zaktualizowane. W związku z projektowanymi zmianami konieczne jest również wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014) oraz ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2013 r. poz. 852).

Poniżej zamieszczono szczegółowe uzasadnienie do projektowanych zmian:

1. art. 1 pkt 1 – zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów, które mają zastosowanie do statków o obcej przynależności. Dotychczasowe przepisy mogły wzbudzać

- wątpliwości, w szczególności czy do statków tych miały zastosowanie przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy.
2. art. 1 pkt 2 – zmiana ma na celu ujednoczenie nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia „pojemności brutto (GT) statku”, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz.U. z 2014 r. poz. 511).
 3. art. 1 pkt 3 – proponowane zmiany mają na celu:
 - a. doprecyzowanie definicji jachtu komercyjnego (lit. a-b), w szczególności jachtu komercyjnego odpłatnie udostępnianego bez załogi
 - b. wprowadzenie definicji (lit. c) długości statku i jachtu morskiego, pasażera, armatora oraz (lit. d) żeglugi krajowej i międzynarodowej, ma to na celu ujednoczenie definicji stosowanych w przepisach wykonawczych ustawy
 - c. wprowadzenie do pojęcia „umów międzynarodowych” (lit. f) ratyfikowanej przez Polskę w 2013 roku Konwencji o pracy na morzu (Konwencji MLC), a także uaktualnienie miejsca publikacji najnowszej wersji Memorandum Paryskiego (lit. e)
 4. art. 1 pkt 4 – zmiana brzmienia art. 8 ustawy wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia oraz uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie kryteriów upoważniania, zawieszania i cofania upoważnienia. Jednocześnie przepis art. 8 stanowi udoskonalenie wdrożenia dyrektywy 2009/15/WE.
 5. art. 1 pkt 5 – zmiany w art. 9 ustawy dotyczą aktualizacji odnośników do obowiązujących przepisów IMO.
 6. art. 1 pkt 6 – zmiany w art. 11 ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która uchyla lub zmienia wymienione w dotychczasowym art. 11 ust. 2 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), a także mają na celu uzupełnienie delegacji do wydania rozporządzenia o sposób uznawania przepisów technicznych, a nie jedynie warunki tego uznawania.
 7. art. 1 pkt 7 – zmiana stanowi uzupełnienie ust. 2 w art. 14 ustawy, co wynika to z konieczności uzupełnienia implementacji dyrektywy 2009/17/WE.
 8. art. 1 pkt 8 – proponowane zmiany wynikają z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia oraz uregulowania na poziomie ustawy przepisów w zakresie właściwego podziału odpowiedzialności za nadzór dyrektorów urzędów morskich nad stacjami atestacji znajdującymi się na terenie całej Polski.
 9. art. 1 pkt 9 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów mających na celu umożliwienie określenia w typów i

rodzajów statków, które podlegają lub nie podlegają poszczególnym rodzajom inspekcji.

10. art. 1 pkt 10 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów mających na celu umożliwienie określenia typów i rodzajów statków, które podlegają lub nie podlegają poszczególnym rodzajom audytów.
11. art. 1 pkt 11 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów odnoszących się do inspekcji jachtów morskich, w tym wprowadzenia możliwości eksploatacji jachtu w oparciu o instrukcje bezpieczeństwa jachtu.
12. art. 1 pkt 12 – proponowane zmiany wynikają z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia oraz uregulowania na poziomie ustawy przepisów mających na celu umożliwienie wydania osobnego rozporządzenia w zakresie inspekcji jachtów morskich, co nie było możliwe na podstawie delegacji do rozporządzenia wynikającej z art. 23 ust. 4 ustawy.
13. art. 1 pkt 13 – proponowane zmiany wynikają z konieczności uregulowania na poziomie ustawy przepisów mających na celu wprowadzenie obowiązku ubezpieczenia podmiotu upoważnionego po przeprowadzaniu przeglądów technicznych jachtów komercyjnych. Obowiązki takiego ubezpieczenia będą podlegały podmioty, które będą przeprowadzały przeglądy techniczne jachtów komercyjnych.
14. art. 1 pkt 14 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów statków o długości poniżej 24 m, które, ze względu na swoją wielkość, nie podlegają przepisom umów międzynarodowych.
15. art. 1 pkt 15 – proponowane zmiany dotyczą aktualizacji odnośnika do obowiązujących przepisów IMO..
16. art. 1 pkt 16 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie zakresu informacji, jakie są wymagane do przekazywania do KE, zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2009/16/WE.
17. art. 1 pkt 17 – proponowane zmiany ustawy wynikają z faktu wejścia w życie Konwencji MLC, która uchyla wymienione w art. 62 ust. 1 Konwencje Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO).

18. art. 1 pkt 18 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu i wprowadza brzmienie wskazujące na właściwy cel obowiązującego przepisu, gdzie chodziło o osoby ubiegające się o dyplomy, a nie osoby już te dyplomy posiadające. Ponadto wprowadzono przepis, umożliwiający cudzoziemcom ubieganie się o polski dyplom lub świadectwo, jeśli spełniają przepisy ustawy.
19. art. 1 pkt 19 – proponowana zmiana wynika z konieczności rozszerzenia upoważnienia do wydania rozporządzenia w celu umożliwienia określenia niezbędnych wzorów dokumentów oraz wpisania do nich uprawnień zawodowych z nich wynikających. Jest to szczególnie ważne w aspekcie zapewnienia przez administrację morską jednolitych wzorów dokumentów wykorzystywanych w procesie uzyskiwania kwalifikacji zawodowych.
20. art. 1 pkt 20-21 – proponowane zmiany stanowią doprecyzowanie obowiązujących przepisów, w szczególności przez wskazanie rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy jako miejsca, gdzie określone będą wymagania w zakresie przeszkoleń STCW, a nie nakładanie na wszystkich członków załóg jachtów komercyjnych obowiązku posiadania przeszkoleń, o których mowa w przepisach rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 70 ust. 4.
21. art. 1 pkt 22 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie listy dokumentów, które musi złożyć do dyrektora urzędu morskiego, osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego. Proponuje się również umożliwienie dyrektorom urzędów morskich w porozumieniu z przewodniczącym CMKE analizować praktykę pływania, która ściśle nie odpowiada wymaganiom do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego. Takie rozwiązanie jest konieczne z uwagi na pojawiające się nowe typy i rodzaje statków, które muszą być obsługiwane przez wykwalifikowany personel a dodatkowo posiadający morskie kwalifikacje zawodowe. Wymagania do uzyskania każdego z dokumentów są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy. Przypadki takie są sporadyczne, ale wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli utrzymać kwalifikacje zawodowe (wydawane terminowo na okres 5 lat) marynarzom, którzy pełnią służbę na takich nietypowych jednostkach pływających. Proponuje się także wprowadzić ograniczenie ważności zaświadczeń o ukończeniu szkoleń do 7 lat po ukończeniu szkolenia, aby zapewnić, żeby osoby ubiegające się o kwalifikacje morskie, posiadają aktualną wiedzę. .

22. art. 1 pkt 23 – proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie przepisów doprecyzowujących obowiązującą obecnie praktykę w zakresie procesu uznawania morskich jednostek edukacyjnych.
23. art. 1 pkt 24 – proponowana zmiana ma na celu właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie wynikał wprost z przepisów ustawy.
24. art. 1 pkt 25 – proponowane zmiany mają na celu:
- a. umożliwienie udziału w audytach morskich jednostek edukacyjnych (MJE) ekspertom, którzy nie spełniają wszystkich wymagań jakie muszą spełniać audytorzy MJE, ale których wiedza ekspercka może być przydatna lub niezbędna do właściwego przeprowadzania audytu (lit. a i b)
 - b. właściwe wprowadzenie obowiązku opłat za przeprowadzanie audytów, które były określone w załączniku do ustawy, ale obowiązek ich ponoszenia nie był wprost opisany w przepisach ustawy, a także wprowadzenie przepisów doprecyzowujących obowiązującą obecnie praktyką w zakresie procesu uznawania morskich jednostek edukacyjnych (lit. c)
 - c. umożliwienie określenia, w drodze rozporządzenia, niezbędnych wzorów dokumentów oraz pełnego opisu procesu uznawania morskich jednostek edukacyjnych. Zmiany te są wynikiem prac, które były prowadzone nad projektem rozporządzenia wydanego na podstawie dotychczasowego art. 76 ust. 4 ustawy.
25. art. 1 pkt 26 – proponowana zmiana jest wynikiem trudności, jakie zostały odnotowane przez 2 lata funkcjonowania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE) oraz wydawania dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy. Projektowane rozwiązania mają na celu usprawnienie funkcjonowania CMKE oraz zapewnienie właściwego finansowania. Art. 77 ustawy nie określał formy organizacyjnej i zasad budżetowania Komisji. Nie określono wprost składu osobowego Komisji i ewentualnej kadencyjności pełnienia określonych funkcji. Brak uregulowań określających zasady nawiązywania stosunku pracy przez jej członków oraz zasad wynagradzania powodował przez okres 18 miesięcy od rozpoczęcia działalności Komisji niemożność powołania zastępców przewodniczącego Komisji. Niewłaściwie określono sposób prowadzenia listy egzaminatorów poprzez zawężenie określenia uprawnień egzaminatorów do przedmiotów. Nie odpowiada to aktualnym potrzebom związanym z koniecznością przeprowadzania egzaminów z funkcji,

zgodnych z wymaganiami rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2014 r w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego, maszynowego i w rybołówstwie morskim. Dotychczasowe przepisy ustawy nie regulowały również sposobu nawiązywania stosunku pracy z egzaminatorami - członkami zespołów egzaminacyjnych. Nie sprecyzowano sposobu finansowania Komisji i zapewnienia obsługi administracyjnej Komisji. Brakowało wskazania, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, egzaminatorów biorących udział w przeprowadzeniu egzaminu, obsługi administracyjnej egzaminu oraz na wyposażenie techniczne, koszty organizacji i przeprowadzania egzaminów, t.j. wynajem infrastruktury egzaminacyjnej, koszty szkoleń członków Komisji, prowadzenie jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji, ekspertyz, badań i analiz oraz tworzenia bazy pytań egzaminacyjnych. Przepisy art. 77 nie zawierały delegacji, która pozwoliłaby umieścić w rozporządzeniu dotyczącym trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych wzorów dokumentów, którymi posługuje się Komisja (wzory protokołów egzaminacyjnych, wydawanych zaświadczeń, wniosków o dopuszczenie do egzaminów) oraz warunków dopuszczających do egzaminów kwalifikacyjnych. Dodana została również delegacja pozwalająca oprócz warunków wynagradzania członków zespołów egzaminacyjnych określić również wysokość i zasady naliczania wysokości wynagrodzenia w zależności od liczby osób przystępujących do egzaminu lub czasu jego przeprowadzania. Ponadto rozporządzenie określi wysokość i zasady naliczania wynagrodzenia dla obsługi administracyjnej egzaminu. Konieczne jest również wprowadzenie przepisu pozwalającego na delegowanie części zadań związanych z obsługą administracyjną Komisji w urzędach morskich do dyrektorów tych urzędów. Wprowadzenie nowych uregulowań w zakresie zatrudniania przewodniczącego Komisji i jego dwóch zastępców będzie miało wpływ na skuteczność powoływania tych osób i zapewnienie obsady stanowisk przez osoby o najwyższych kompetencjach. Koszty jakie będą potrzebne na zapewnienie ww. obsady stanowisk będą powodowały zwiększenie kosztów w działania Komisji o 250 tys. zł. rocznie. Skutek finansowy dla budżetu państwa spowodowany takim rozwiązaniem będzie częściowo zmniejszony przez wpływy z tytułu opłat za egzaminy kwalifikacyjne przed Komisją. W 2013 r. wpływy z tytułu opłat egzaminacyjnych przekroczyły wydatki Komisji o ponad 350

tys. zł. Natomiast w skutek przyjętych rozwiązań nie przewiduje się zmiany sposobu finansowania CMKE.

26. art. 1 pkt 27 – proponowana ma na celu umożliwienie odbywania szkolenia z sektora gospodarki morskiej przez wszystkie zainteresowane osoby, bez wykluczania marynarzy.
27. art. 1 pkt 28 – proponowana zmiana wynika z konieczności dokonania transpozycji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, w zakresie obowiązku przekazywania do Komisji Europejskiej danych statystycznych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych wydawanych przez polską administrację morską. Państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania danych statystycznych corocznie wg stanu na dzień 31 grudnia każdego roku. Zakres przekazywanych do Komisji Europejskiej informacji dotyczy wydanych przez państwa członkowskie dyplomów kwalifikacyjnych oraz potwierdzeń uznania zagranicznych dyplomów lub świadectw i obejmuje między innymi: niepowtarzalny identyfikator marynarza, imię i nazwisko marynarza, datę urodzenia marynarza, obywatelstwo marynarza, płeć marynarza, numer potwierdzonego dyplomu, charakter uprawnień. Podmiotem upoważnionym do przekazywania tych danych do Komisji Europejskiej będzie dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przekazywane dane powinny być zanonimizowane przy pomocy oprogramowania udostępnionego przez Komisję Europejską. Wyłącznie tak przetworzone dane będą dalej wykorzystywane przez Komisję Europejską. Opracowane dane statystyczne przygotowane przez Komisję Europejską będą udostępniane publicznie.
28. art. 1 pkt 29 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisu ustawy tak, aby ministrowie mogli wprowadzać dodatkowe wymagania w stosunku do tych wprowadzanych na tym samym obszarze (morskie wody wewnętrzne) przez dyrektora urzędu morskiego, jedynie w szczególnych przypadkach.
29. art. 1 pkt 30 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla statków w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków które ze szczególnych i indywidualnych względów np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne) nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będzie musiało zostać spełnione przez

statek mając na uwadze np. ograniczony rejon lub czas żeglugi. Z rozwiązanie równoważne może zostać zastosowanie rozwiązania, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostanie szczegółowo określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu.

30. Art. 1 pkt 31 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie określenia szczegółowych obowiązków zgłoszeniowych przez dyrektorów urzędów morskich w tzw. Przepisach Portowych. Wynika to z faktu, że dotychczasowy przepis, ze względów praktycznych, nie mógł być właściwie stosowany ze względu na szczególne i specyficzne warunki na różnych akwenach.
31. art. 1 pkt 32 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie obowiązującego przepisu przez rozszerzenie katalogu zdarzeń o pożar na statku.
32. art. 1 pkt 33 – w związku z faktem, że wzór karty danych bezpieczeństwa został określony w Rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 nie ma konieczności wydawania dodatkowego rozporządzenia w tej sprawie.
33. art. 1 pkt 34-36 – proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obecnie obowiązujących przepisów w zakresie pilotażu obowiązkowego i dobrowolnego, a także systemu uznawania i nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi pilotów oraz stacjami pilotowymi.
34. art. 1 pkt 37 – proponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie obowiązującego przepisu i jednoznaczne wskazanie, że wymaganie nie dotyczy ubezpieczenia określonego w Kodeksie Morskim związanego z ubezpieczeniem pasażerów zgodnie z postanowienia Konwencji Ateńskiej. Proponowana zmiana ma na celu umożliwienie dyrektorom urzędów morskich wydawania zwolnień lub zastosowania środków równoważnych dla jachtów morskich w zakresie ograniczonym jedynie do konstrukcji i wyposażenia statku, dla statków które ze szczególnych i indywidualnych względów np. ze względu na nietypową konstrukcję (cechy konstrukcyjne), nie są w stanie takich wymagań spełnić. Zwolnienie oznacza, że dane wymagania nie będzie musiało zostać spełnione przez jacht morski mając na uwadze np. ograniczony rejon lub czas żeglugi. Z rozwiązanie równoważne może zostać zastosowanie rozwiązania, które zapewni taki sam lub podobny poziom bezpieczeństwa jak to wymagane przepisami – przykładem może być zastąpienie łodzi ratunkowej przez tratwy ratunkowe. Takie upoważnienie

dla dyrektorów urzędów morskich musi zostać uregulowane w ustawie. Natomiast warunki i tryb uzyskania zwolnień zostanie szczegółowo określony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w rozporządzeniu.

35. art. 1 pkt 38 – proponowana zmiana ma na celu umożliwienie rozszerzenia zakresu wydawanych przez dyrektorów urzędów morskich zarządzeń dla statków śródlądowych znajdujących się na wodach morskich o niezbędne kwalifikacje załóg tych statków.
36. art. 1 pkt 39 – proponowana zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu podmiotów obowiązkowo powiadamianych w przypadku zagrożenia życia ludzkiego, o Służbę SAR, która jest ustawowo powołana do ratowania życia na morzu.
37. art.1 pkt 40 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką w zakresie zadań Rady SAR dotyczących opiniowania Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego. Doprecyzowano również skład Rady SAR.
38. art. 1 pkt 41 – proponowana zmiana ma na celu usunięcie błędu literowego w wyrazie „przedmiotów”.
39. art. 1 pkt 42 – proponowana zmiana całego załącznika wynika przede wszystkim z ujednolicenia nazewnictwa stosowanego przy użyciu określenia pojemności brutto (GT) statku, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz.U. z 2014 r. poz. 511 (j.t.)) oraz pozostawionych przez omyłkę wartości „j.t.” zamiast „PLN”. Poza tym zmiany polegają jedynie na doprecyzowaniu za co ponoszone są opłaty.
40. art. 2 pkt 1 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które niecelowo zostały wprowadzone na armatorów statków o polskiej przynależności zmieniających rejestr statków. Przepis w założeniu miał dotyczyć jedynie statków zmieniających przynależność z obcej na polską.
41. art. 2 pkt 2 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie czym jest „lista pilotów”.
42. art. 2 pkt 3 – proponowana zmiana stanowi doprecyzowanie czym jest stacja pilotowa i na czyj wniosek powoływane są stacje w pilotażu obowiązkowym i dobrowolnym.
43. art. 3 pkt 1 i 3 – proponowana zmiana ma na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych, które powstają w przypadku wprowadzenia do dokumentów ochrony poprawek o niekluczowym znaczeniu.
44. art. 3 pkt 2 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących informowania zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką.

45. art. 3 pkt 4 – proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawanych poleceń i zakazów przez dyrektora urzędu morskiego zgodnie z obowiązującą obecnie praktyką
46. art. 4 – proponowana zmiana ma na celu uzupełnienie zakresu spraw, którymi zajmuje się PKBWM, przez dodanie bardzo poważnych wypadków obiektów pływających, które nie są statkami, ale wchodzą w skład zespołów holowniczych, oraz usprawnienie działania Komisji przez wskazanie, że PKBWM powinny być przekazywane wszelkie informacje mogące pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku morskiego, a nie jedynie „informacje o śladach”, jak miało to miejsce w obowiązujących przepisach.

Na mocy art. 5 projektowanej ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7, art. 76 ust. 4, art. 77 ust. 10, art. 78 ust. 2, art. 107b ust. 5 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art.1 pkt 8 lit. c, art. 1 pkt 24 lit. d, art. 1 pkt 26, art. 1 pkt 27, art. 1 pkt 35 niniejszej ustawy.

Art. 6 projektu ustawy wskazuje, że dokumenty wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 7 projektu ustawy stanowi, iż do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 8 projektu ustawy wskazuje również, iż upoważnienie uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Art. 9 projektu ustawy wskazuje, że terminy ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia zaczną obowiązywać w stosunku do dokumentów wydanych po 1 stycznia 2017 r., który to termin jest ostatecznym terminem pełnego wejścia w życie zmienionej Konwencji STCW.

Projekt ustawy przewiduje, iż zmiany do ustawy o bezpieczeństwie morskim wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, za wyjątkiem:

- 1) przepisów art. 1 pkt 23 w zakresie rejestrowania szkoleń przez morską jednostkę edukacyjną w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) przepisów, który wchodzi w życie 1 stycznia 2016 r. – co ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego czasu dla wprowadzenia modyfikacji systemu PHICS oraz zachowanie zgodności z terminem dostosowania systemu przewidzianym w rozporządzeniu

Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 698).

2) przepisów art. 1 pkt 28, które wchodzi w życie 4 stycznia 2015 r., zgodnie z wymaganym terminem implementacji dyrektywy 2012/35/UE.

Ustawa nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.