

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

1156

USTAWA

z dnia 9 listopada 2000 r.

o bezpieczeństwie morskim.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.

Art. 2. Ustawę stosuje się z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, 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.

Art. 3. 1. Przepisy ustawy stosuje się do:

1) statków o polskiej przynależności,

2) statków o obcej przynależności, znajdujących się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Do statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.

Art. 4. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie.

2. Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może, w drodze rozporządzenia, poddać odpowiednim przepisom ustawy jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

Art. 5. Statek, w rozumieniu ustawy, oznacza 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.

Rozdział 2

Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie

Art. 6. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie jego budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określonym w:

1) umowach międzynarodowych:

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

a) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej "Konwencją SOLAS",

b) Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282), zwanej dalej "Konwencją o liniach ładunkowych",

c) Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106), zwanej dalej "Konwencją o zapobieganiu zderzeniom",

2) przepisach ustawy.

Art. 7. 1. W celu zapewnienia spełniania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom, przeprowadzanym przez organy inspekcyjne, w zakresie, terminach i trybie określonych w umowach międzynarodowych lub przepisach ustawy.

2. Organami inspekcyjnymi, o których mowa w ust. 1, są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie, z zastrzeżeniem ust. 5 i ust. 6.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, niektóre zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej, kierując się specyfiką i charakterem zadań realizowanych przez tę instytucję oraz uwzględniając rozwiązania międzynarodowe w tym zakresie.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, niektóre zadania organu inspekcyjnego w stosunku do statków sportowych o długości kadłuba do 24 m - związkowi sportowemu o zasięgu ogólnokrajowym, kierując się względami uproszczenia procedur i specjalistycznym charakterem zadań realizowanych przez związki sportowe.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne dla jednostek pływających Straży Granicznej i Policji, rodzaje przeglądów i inspekcji oraz tryb ich dokonywania, a także rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa jednostek pływających, uwzględniając specyficzny charakter zadań wykonywanych przez te jednostki pływające.

6. Minister Obrony Narodowej może określić, w drodze rozporządzenia, organy inspekcyjne, o których mowa w ust. 2 i ust. 5, dla jednostek pływających Marynarki Wojennej oraz rodzaje przeglądów i inspekcji, a także tryb ich dokonywania, biorąc pod uwagę specyfikę i charakter zadań realizowanych przez te jednostki.

7. Organy, o których mowa w ust. 2, ust. 5 i ust. 6, mogą upoważnić każdorazowo do wykonywania określonych czynności inspekcyjnych wyznaczone w tym celu osoby lub instytucje klasyfikacyjne.

Art. 8. 1. Armator albo kapitan statku są obowiązani:

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

1) zgłosić statek do inspekcji:

a) wstępnej - przed rozpoczęciem żeglugi, a w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską - po zmianie tej przynależności,

b) okresowych - przed upływem terminów inspekcji,

2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym przeprowadzenia inspekcji doraźnej,

3) na wezwanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji, przedłożyć wszystkie dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku,

4) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 4, wlicza się w koszty eksploatacji statku.

3. Inspekcję przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 9. Jeżeli po przeprowadzeniu jednej z inspekcji, o których mowa w art. 8, zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku objętego inspekcją, statek nie może być użyty w żegludze morskiej bez poddania go ponownej inspekcji.

Art. 10. 1. Inspekcje, o których mowa w art. 8 i art. 9, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfikacyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Nadzór techniczny instytucji klasyfikacyjnej sprawowany jest podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, a także podczas eksploatacji statku.

3. Organ inspekcyjny może powierzyć dokonanie przeglądu statku osobie lub instytucji klasyfikacyjnej innej niż określona w ust. 1, mając na względzie przepis art. 8 ust. 3.

Art. 11. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku 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.

2. Inspekcję przeprowadza się na wniosek właściciela, armatora, kapitana statku, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego.

3. Inspekcja może być przeprowadzona również z innych przyczyn uznanych za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

Art. 12. 1. Jeżeli organ inspekcyjny poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, może w każdym czasie zatrzymać statek w porcie lub

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

zabronić mu wyjścia z portu i niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 24 godzin, przeprowadzić jego inspekcję.

2. W razie stwierdzenia w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1, że stan statku lub sposób jego załadowania czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny zabrania użycia statku.

3. W razie stwierdzenia, że stan statku nie czyni go niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwala na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny zabrania użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.

4. W razie odmowy usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, organ inspekcyjny może zakazać statkowi opuszczania portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zabronić mu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1-4, w stosunku do statku o przynależności do państwa-strony jednej z umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, stosuje się postanowienia tej umowy.

6. W razie negatywnego wyniku inspekcji statku o obcej przynależności skutkującego decyzją o jego zatrzymaniu, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym na piśmie administrację państwa przynależności statku albo konsula bądź najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, a także Międzynarodową Organizację Morską (IMO) oraz organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r.

7. Kapitanowi statku przysługuje prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, o której mowa w ust. 6, o czym musi zostać poinformowany przez organ wydający decyzję.

8. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z ust. 1-6 nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 13. 1. Organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji wstępnej albo okresowej, wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku. W dokumentach bezpieczeństwa statku ustala się okres ich ważności.

2. Organ inspekcyjny potwierdza przedłużenie ważności wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji.

3. Organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwo potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych umowami międzynarodowymi, o których mowa w art. 6, statkowi o obcej przynależności, na wniosek właściwego organu państwa przynależności statku, będącego stroną odpowiedniej umowy międzynarodowej.

4. Dokumenty i świadectwa, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:

- 1) zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku albo wprowadzono je bez zgody organu inspekcyjnego,
- 2) nie została potwierdzona ich ważność w określonym terminie,

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

3) nastąpiła zmiana przynależności statku.

5. Jeżeli stan statku na to pozwala, okres ważności dokumentu bezpieczeństwa może być przedłużony, nie więcej niż o 3 miesiące, w celu umożliwienia statkowi zawinięcia do wskazanego portu dla przeprowadzenia inspekcji; termin ważności upływa z chwilą przybycia statku do portu, w którym ma być dokonana inspekcja.

6. Przepis ust. 5 nie dotyczy certyfikatu bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego, którego okres ważności nie może być przedłużony.

Art. 14. 1. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie albo potwierdzenie ważności dokumentu bezpieczeństwa organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty nie pobiera się za inspekcję doraźną nieobejmującą całokształtu wymogów bezpieczeństwa.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji, rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku.

Art. 15. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia osób na statkach, określi, w drodze rozporządzeń:

1) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, o których mowa w art. 6, bądź uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych polskiej instytucji klasyfikacyjnej,

2) tryb uznawania instytucji klasyfikacyjnej do sprawowania nadzoru technicznego nad statkiem, a także rodzaje i zakres przeglądów statku, dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy, o których mowa w ust. 1, może, w drodze rozporządzenia:

1) uznać za obowiązujące szczegółowe przepisy techniczne w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wydawane przez polską instytucję klasyfikacyjną oraz warunki uznawania przepisów technicznych wydawanych przez zagraniczne instytucje klasyfikacyjne sprawujące nadzór techniczny nad statkami o polskiej przynależności,

2) zwiększyć wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia wobec statków podlegających umowom międzynarodowym, o których mowa w art. 6, w stosunku do wymagań określonych tymi umowami,

3) wyłączyć spod działania niektórych postanowień umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki podlegające tym umowom, zgodnie z przepisami tych umów,

4) poddać działaniu umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6, statki niepodlegające tym umowom, w zakresie określonym w rozporządzeniu.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 16. 1. Statek musi mieć wyznaczoną wolną burtę zgodnie z postanowieniami Konwencji o liniach ładunkowych.

2. Statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku, a także świadectwo wolnej burty.

3. Za wydanie świadectwa wolnej burty pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

4. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi dochód budżetu państwa.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty, organy uprawnione do tych czynności oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty, uwzględniając w szczególności postanowienia Konwencji o liniach ładunkowych.

Rozdział 3

Kwalifikacje i skład załogi

Art. 17. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie.

Art. 18. 1. Kwalifikacje członków załóg statków morskich, z zastrzeżeniem ust. 2, muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

1) umowach międzynarodowych:

a) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej "Konwencją STCW",

b) Konwencji SOLAS,

c) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197),

d) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201),

2) przepisach ustawy.

2. Kwalifikacje załóg statków sportowych i turystycznych regulują odrębne przepisy.

Art. 19. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku, jest:

1) dyplom - dla stanowisk oficerskich,

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich.

2. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów oficerskich obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie średnie, a osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw nieoficerskich obowiązane są posiadać co najmniej wykształcenie podstawowe. Obowiązek posiadania co najmniej wykształcenia średniego nie dotyczy osób ubiegających się o najniższe dyplomy w dziale maszynowym, a także w dziale pokładowym w żegludze krajowej i w rybołówstwie morskim.

3. Posiadanie dodatkowych uprawnień wymaganych Konwencją STCW niezbędnych do zajmowania niektórych stanowisk potwierdza się zaświadczeniem.

4. Dyplomy i świadectwa, o których mowa w ust. 1, wydają dyrektorzy urzędów morskich po złożeniu przez ubiegających się o uzyskanie tych dokumentów egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i przedstawieniu przez nich zaświadczeń o odbyciu wymaganych szkoleń i praktyk pływania.

5. Zaświadczenia, o których mowa w ust. 3, wydają dyrektorzy urzędów morskich po przedstawieniu przez ubiegających się o te zaświadczenia 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 ust. 5, są prowadzone przez wyższe uczelnie morskie uznane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub przez ośrodki uznane w drodze decyzji dyrektora urzędu morskiego właściwego dla siedziby ośrodka.

7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wydaje się na podstawie wniosków komisji powołanej przez dyrektora urzędu morskiego dla dokonania oceny ośrodka.

8. Egzamin, o którym mowa w ust. 4, przeprowadzają komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorze urzędu morskiego; za egzamin pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata ta stanowi przychód środka specjalnego urzędu morskiego, z przeznaczeniem na finansowanie funkcjonowania komisji egzaminacyjnych i na wynagrodzenia ich członków.

9. Przewodniczącemu komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego.

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

1) określi kryteria uznawania ośrodków, o których mowa w ust. 6,

2) zatwierdzi programy szkolenia i wymagań egzaminacyjnych, a także regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8,

3) określi kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącą komisji egzaminacyjnych i egzaminatorów.

Art. 20. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, stanowiska, o których mowa w art. 19 ust. 1, z wyjątkiem stanowiska kapitana i starszego mechanika, mogą zajmować przez czas określony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, na podstawie zezwolenia wydanego przez dyrektora urzędu morskiego, osoby nieposiadające odpowiedniego dyplomu lub świadectwa, pod

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

warunkiem że osoby te posiadają wiedzę i umiejętności zapewniające właściwe wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach; okres ten nie może być przedłużony.

Art. 21. Spełnienie wymagań w zakresie kwalifikacji członków załóg statków śródlądowych do uprawiania żeglugi na wodach morskich potwierdza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu ich wiedzy i umiejętności, określonych przepisami, o których mowa w art. 25 pkt 1.

Art. 22. 1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego ustala dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku i potwierdza:

1) wydając certyfikat bezpiecznej obsługi statku dla statków podlegających Konwencji SOLAS,

2) dokonując wpisu w karcie bezpieczeństwa statku dla statków innych niż określone w pkt 1.

2. Na wniosek armatora statku niepodlegającego Konwencji SOLAS, ale uprawiającego żeglugę międzynarodową, dokumentem określającym niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi może być certyfikat bezpiecznej obsługi.

Art. 23. 1. Za wystawienie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 3 i ust. 4, art. 20 i art. 22 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłaty, w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 24. 1. W celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego statek podlega inspekcji przeprowadzanej przez organ inspekcyjny.

2. Inspekcja polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku posiadają wymagane dyplomy, świadectwa, zaświadczenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom Konwencji STCW.

3. W razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, zaświadczenia 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. 12 ust. 1-4, w celu zapewnienia tego, aby statek nie rozpoczął żeglugi do czasu usunięcia tych uchybień.

4. W razie stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust. 3, na statku o obcej przynależności, organ inspekcyjny zawiadamia o tym kapitana statku oraz konsula lub przedstawicielstwo dyplomatyczne państwa przynależności statku. O podjętych wobec statku działaniach organ ten zawiadamia również właściwą organizację międzynarodową.

5. W razie nieusunięcia uchybień, o których mowa w ust. 3, jeśli brak dyplomu lub zaświadczenia dotyczy kapitana statku, starszego mechanika, oficerów pełniących wachtę 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.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

6. Inspekcję przeprowadza się, stosując przepis art. 8 ust. 3.

Art. 25. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzeń:

1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunki przyznawania dyplomów, świadectw i zaświadczeń, wzory dokumentów kwalifikacyjnych i sposób ich ewidencji, warunki potwierdzania kwalifikacji zawodowych, w tym również dla statków nieobjętych umowami, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1,

2) szczegółowy tryb przeprowadzania inspekcji w zakresie wymagań określonych w niniejszym rozdziale,

3) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy oficerskie lub zagraniczne świadectwa nieoficerskie wydane na podstawie Konwencji STCW, aby ubiegać się o stopnie i stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności,

4) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi,

5) tryb przeprowadzania egzaminów i zasady wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej, a także członków komisji dokonujących oceny ośrodków, o których mowa w art. 19 ust. 6,

mając na względzie postanowienia Konwencji STCW.

Rozdział 4

Bezpieczne uprawianie żeglugi

Art. 26. 1. W sprawach dotyczących ruchu statków na morzu terytorialnym stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111, poz. 726 oraz z 1999 r. Nr 70, poz. 778) oraz postanowienia Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.

2. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określą, w drodze rozporządzenia, zakres stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu mających na celu bezpieczne uprawianie żeglugi przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze rozporządzenia, wydać przepisy szczególne regulujące ruch statków na morskich wodach wewnętrznych, jeżeli względy bezpieczeństwa żeglugi na tych akwenach tego wymagają.

Art. 27. 1. Statek oraz jednostka pływająca Straży Granicznej i Policji obowiązane są przestrzegać zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS.

2. Kapitan statku znajdującego się w morzu obowiązany jest w szczególności:

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

1) skutecznie, za pomocą dostępnych środków łączności, przekazywać statkom znajdującym się w pobliżu, a także właściwym władzom państwa nadbrzeżnego ostrzeżenia nawigacyjne o zauważonych niebezpieczeństwach dla żeglugi,

2) po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła wiadomości, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo - postępować zgodnie z postanowieniami konwencji, o której mowa w ust. 1, oraz konwencji, o której mowa w art. 40.

Art. 28. Zabrania się statkowi lub statkowi powietrznemu używania międzynarodowego sygnału wzywania pomocy określonego w załączniku IV do Konwencji o zapobieganiu zderzeniom, jak również używania sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, z wyjątkiem sytuacji, gdy istnieje potrzeba wskazania, że statek lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy.

Art. 29. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi, uwzględniając postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS.

2. Minister Obrony Narodowej może, w drodze rozporządzenia, poddać jednostki pływające Marynarki Wojennej wszystkim lub niektórym postanowieniom rozdziału V Konwencji SOLAS, kierując się względami bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz charakterem wykonywanych zadań przez te jednostki.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem obowiązujących systemów tego oznakowania.

Art. 30. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi, z zastrzeżeniem art. 31.

Art. 31. 1. Do przewozu ziarna luzem statkami stosuje się postanowienia rozdziału VI Konwencji SOLAS.

2. Statek przewożący ziarno luzem obowiązany jest posiadać dokument stanowiący dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, podmioty upoważniane do wydawania i zatwierdzania dokumentu, o którym mowa w ust. 2, oraz tryb postępowania w tym zakresie, kierując się obowiązującymi w tym zakresie standardami międzynarodowymi.

Art. 32. 1. Do przewozu towarów niebezpiecznych statkami stosuje się postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS, z wyjątkiem przewozu zbiornikowcami albo innymi statkami o specjalnej konstrukcji lub całkowicie przebudowanymi.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zasady przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 33. 1. Kontener przewożony statkami należy utrzymywać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach, sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119).

2. Dowodem, że kontener odpowiada wymaganiom wskazanym w ust. 1, jest umieszczona na nim tabliczka uznania kontenera za bezpieczny.

3. Organ inspekcyjny ogranicza kontrolę do sprawdzenia, czy kontener ma ważną tabliczkę uznania go za bezpieczny, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, organ inspekcyjny zabrania jego użycia i nakazuje doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa.

5. O wykryciu wady kontenera, która mogła już istnieć w momencie, gdy kontener został uznany za bezpieczny, należy powiadomić organ inspekcyjny państwa, który dokonał takiego uznania.

Art. 34. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach ładunkowych kontenerów i ich transporcie, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów, a także organy uprawnione do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się względami, o których mowa w ust. 1, może powierzyć, w drodze rozporządzenia, przeprowadzenie prób, przeglądów i uznawanie kontenerów instytucji wskazanej w art. 7 ust. 3.

Art. 35. 1. Na każdej przesyłce o masie brutto tysiąc kilogramów i więcej, przeznaczonej do przewiezienia drogą morską statkiem, nadanej na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, przed załadowaniem na statek, powinna być, w sposób wyraźny i trwały, oznaczona jej masa.

2. Załadunek i przewóz morzem przesyłki, o której mowa w ust. 1, nieoznaczonej w sposób określony w ust. 1, jest zabroniony.

3. Obowiązek oznaczania masy przesyłki w sposób określony w ust. 1 spoczywa na wysyłającym.

4. W przypadku gdy wysyłający nie oznaczy masy przesyłki, organ inspekcyjny zarządzi oznaczenie masy na przesyłce na koszt wysyłającego.

Art. 36. 1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.

2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień, zwanych dalej "uprawnieniami pilotowymi".

3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub uzyskanie określonych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich za opłatą, której wysokość określona jest w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

4. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor właściwego urzędu morskiego.

5. Jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa morskiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza pilotaż obowiązkowy określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem, mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.

Art. 37. 1. Korzystanie z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów dozwolone jest z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.

2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określa w aktach prawa miejscowego właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

3. Przepisy, o których mowa w ust. 2, określają w szczególności sprawy dotyczące:

- 1) bezpieczeństwa ruchu statków,
- 2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego,
- 3) utrzymania porządku w portach.

4. Przepisy, o których mowa w ust. 2 i ust. 3, mają odpowiednio zastosowanie do przystani morskich.

Art. 38. Kapitan (bosman) portu może, na czas oznaczony, wprowadzić zakaz lub ograniczenie ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Wprowadzane zakazy lub ograniczenia ruchu w porcie podaje się do wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie.

Art. 39. Dla statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich dodatkowe wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczące w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego i ochrony przeciwpożarowej, określa w aktach prawa miejscowego właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

Rozdział 5

Ratowanie życia na morzu

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 40. Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwanej dalej "Konwencją SAR", należy do organów administracji morskiej.

Art. 41. 1. Dla wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu tworzy się Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej "Służbą SAR".

2. Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

3. W skład Służby SAR wchodzi:

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne - organizujące i koordynujące akcje poszukiwawcze i ratownicze,
- 2) morskie statki ratownicze,
- 3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

Art. 42. 1. Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, poprzez:

- 1) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu,
- 2) planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych,
- 3) utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu,
- 4) współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi wymienionymi w art. 43 ust. 1,
- 5) współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju,
- 6) współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, Służba SAR wykonuje na podstawie "Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", zwanego dalej "Planem SAR", opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR.

3. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.

4. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 43. 1. Przy wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 42 ust. 1, ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.

2. Koszty współdziałania jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust.1, ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych w zakresie wynikającym z Planu SAR pokrywane są z budżetu państwa.

3. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1:

1) brzegowe stacje radiowe prowadzą stały nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie; po odebraniu wezwania lub informacji o niebezpieczeństwie natychmiast informują o tym Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne,

2) jednostki organizacyjne służb meteorologicznych zapewniają właściwą osłonę meteorologiczną akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzeń, szczegółowe zasady i sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratownicznemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz szczegółowe zasady i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej.

Art. 44. Służbą SAR kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa morskiego.

Art. 45. W Służbie SAR tworzy się środek specjalny, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 155, poz. 1014, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255 oraz z 2000 r. Nr 6, poz. 69, Nr 12, poz. 136, Nr 48, poz. 550 i Nr 95, poz. 1041), z przeznaczeniem na dofinansowywanie utrzymywania w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu.

Art. 46. 1. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne jest uprawnione do:

1) zwracania się do zagranicznych ratowniczych ośrodków koordynacyjnych o udzielenie niezbędnej pomocy, włączając w nią statki, statki powietrzne oraz personel wraz z wyposażeniem,

2) podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi władzami w celu wprowadzania na terytorium, w tym na morze terytorialne lub w przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, statków, statków powietrznych, personelu i wyposażenia, o których mowa w pkt 1,

3) zapewnienia zagranicznym ratowniczym ośrodkom koordynacyjnym na ich żądanie niezbędnej pomocy w zakresie, o którym mowa w pkt 1.

2. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wykonuje zgodnie z porozumieniami, o których mowa w art. 42 ust. 3.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 47. 1. Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu, zwana dalej "Radą SAR".

2. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych wymienionych w art. 43 ust. 1, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektor Służby SAR.

3. Członków Rady SAR, z wyjątkiem przewodniczącego, powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z właściwymi ministrami.

4. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Marynarki Wojennej.

5. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Do zadań Rady SAR należy:

1) opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR,

2) opiniowanie planów rozwoju Służby SAR,

3) inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia efektywności działań Służby SAR.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady SAR, w tym na jej obsługę administracyjną.

Art. 48. 1. Projekt Planu SAR przygotowuje dyrektor Służby SAR.

2. Projekt Planu SAR, po zaopiniowaniu przez Radę SAR, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w części dotyczącej udziału w Planie SAR - jednostek Marynarki Wojennej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w części dotyczącej udziału w Planie SAR - jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.

3. Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR.

Art. 49. 1. Rada Ministrów, mając na względzie efektywność działania brzegowych stacji ratowniczych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady i sposób wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, określając uprawnienia członków ochotniczych drużyn ratowniczych do służbowej odzieży ochronnej i noszenia oznak Służby SAR, do wyżywienia, zwrotu kosztów dojazdu oraz ryczałtu za udział w akcjach, a także do ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia rentowego na wypadek śmierci lub trwałego kalectwa.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową organizację Służby SAR, w tym wzory oznak służbowych, zakres odpowiedzialności dyrektora, oznakowanie jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

Art. 50. Każdy, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym jednostek Służby SAR lub organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej bądź jednostek Policji.

Rozdział 6

Kary pieniężne

Art. 51. Armator, który narusza przepisy w zakresie:

- 1) obowiązków określonych w art. 8 ust. 1,
- 2) obsady statków załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie,
- 3) przewożenia statkiem ziarna luzem i ładunków masowych,
- 4) przewożenia statkiem towarów niebezpiecznych,
- 5) przewożenia statkiem kontenerów,
- 6) przewożenia statkiem przedmiotów o ciężarze tysiąca kilogramów i więcej,

podlega karze pieniężnej o równowartości do 1 000 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Art. 52. Kto:

- 1) używa międzynarodowego sygnału wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek lub statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie i wzywa pomocy,
- 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR,
- 3) nie przekazuje w sposób określony ustawą posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu,

podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.

Art. 53. Kapitan, który:

- 1) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji,
- 2) narusza przepisy, o których mowa w art. 26, art. 27 i art. 31 ust. 2,
- 3) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego,

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

4) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też winny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy,

5) nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1,

podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 52.

Art. 54. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 51-53, oraz sposób wykorzystania kwot ściągniętych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy, o której mowa w art. 26 ust. 1.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 55. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36) skreśla się rozdział 4 działu I tytułu I, art. 56, art. 57 § 2 i art. 222.

Art. 56. W ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 1992 r. Nr 4, poz. 16, Nr 40, poz. 174 i Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 43, poz. 165, z 1996 r. Nr 7, poz. 44, Nr 10, poz. 56 i Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 6, poz. 31, Nr 28, poz. 153, Nr 80, poz. 495, Nr 88, poz. 554, Nr 121, poz. 770 i Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 146, poz. 961, Nr 162, poz. 1114 i 1126, z 1999 r. Nr 50, poz. 500 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136) w art. 3 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

"1a. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej mogą brać udział ponadto w zwalczaniu klęsk żywiołowych, nadzwyczajnych zagrożeń środowiska i likwidacji ich skutków oraz w akcjach poszukiwania i ratowania życia."

Art. 57. W ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 61, poz. 258, z 1994 r. Nr 113, poz. 547 i z 1998 r. Nr 113, poz. 717) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w pkt 3 wyrazy "Kodeksu morskiego" zastępuje się wyrazami "ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156)";

2) w art. 11 w ust. 1 w pkt 3 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

"4) ucznia szkoły morskiej, w celu odbycia praktyki pływania określonej programem nauczania szkoły.";

3) w art. 12 w ust. 1 w pkt 2 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

"3) dla ucznia na czas trwania praktyki pływania."

Art. 58. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243) wprowadza się następujące zmiany:

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

1) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

"Art. 23a. Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, określona przepisami ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156).";

2) w art. 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

"1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) sposób zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
 - 2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
 - 3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i jego elementy składowe,
 - 4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu,
 - 5) zadania i uprawnienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu,
- mając na względzie celowość i sprawność działań na rzecz ochrony środowiska morskiego, a także zgodność z postanowieniami konwencji i umów międzynarodowych oraz zaleceń organizacji międzynarodowych w tym zakresie."

Art. 59. 1. Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy wydzieli ze struktur przedsiębiorstwa państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe w celu przekazania Służbie SAR jednostki organizacyjne i składniki majątkowe służące celom, o których mowa w ustawie oraz w art. 23a ustawy wymienionej w art. 58, a w szczególności:

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne i Centrum Operacyjne Zwalczania Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego,
- 2) morskie statki ratownicze i specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń,
- 3) brzegowe stacje ratownicze,
- 4) bazy.

2. Pracownicy Polskiego Ratownictwa Okrętowego zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych i na statkach, o których mowa w ust. 1, stają się pracownikami Służby SAR w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy.

PRAWO MORSKIE I UBEZPIECZENIA

(I semestr/15 - VI semestr/17 = 32 godziny.

KONSPEKT.

19

3. Do wydzielenia jednostek organizacyjnych i podziału składników majątkowych, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące podziału przedsiębiorstw państwowych.

Art. 60. Do czasu wydania przepisów wykonawczych, o których mowa w ustawie, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zachowują moc dotychczasowe przepisy wydane na podstawie uchylanych przepisów ustawy, o której mowa w art. 55, o ile nie są sprzeczne z niniejszą ustawą.

Art. 61. Traci moc ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach (Dz. U. Nr 18, poz. 99).

Art. 62. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2001 r., z wyjątkiem rozdziału 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2002 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*

[Załącznik do ustawy
z dnia 9 listopada 2000 r. \(poz. 1156\)](#)