

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw

Termin konsultacji publicznych:
22 listopada – 21 grudnia 2018 r.

Wykaz stosowanych skrótów:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (**UZUBM**)
Ustawa z dnia 18 sierpnia 2012 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181 i 1669) (**UBM**)

Lp.	OBSZAR PROPONOWANYCH ZMIAN	ZGŁASZAJĄCY	PROPOZYCJA ZMIANY	WYNIK KONSULTACJI
1.	Art. 1 pkt 3 UZUBM (art. 5 pkt 9 UBM)	KIGM	w art. 5 pkt. 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim dodać określenie jachtu komercyjnego jako każdej jednostki o długości 24 m i powyżej. UZASADNIENIE: podobny wymóg istnieje w przepisach innych państw o uznanej tradycji morskiej gdyż jachty tej wielkości stwarzają wystarczająco duże zagrożenie w żegludze morskiej by wymagać wyższych i profesjonalnych kwalifikacji.	Uwaga nieuwzględniona. W opinii MG MiŻS, tego rodzaju propozycja zmiany definicji jachtu komercyjnego nie mieści się w zakresie projektowanych zmian i powinna zostać poddana szerszym konsultacjom z udziałem środowiska żeglarskiego aby wypracować odpowiadające polskiej specyfice rozwiązania.
2.		Szkoła Morska w Gdyni	Art. 5. pkt 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim - dodać podpunkt f): „f) oraz każdy jacht morski o długości powyżej 24 m.” UZASADNIENIE: Kryterium długości stosowane jest przez administracje Wielkiej Brytanii i Francji, czyli państw wiodących w rejestracji jachtów komercyjnych, jest logiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, jednostki o długości powyżej 24m przewożące do 12 pasażerów wymagają nie tylko dodatkowej wiedzy ale specyficznych umiejętności od załogi (górną granicą wielkości jachtu komercyjnego to pojemność brutto 3000 jednostek),	
3.	(art. 10A UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	Po Art. 10 ustawy o bezpieczeństwie morskim dodać Art. 10A o treści „Przewodniczący Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej utrzymuje system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z przedmiotem działania Komisji.” UZASADNIENIE: Posiadanie systemu zarządzania jakością przez Komisję wynika z wymogu Prawidła I/B Wymogi Jakościowe - Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht.	Uwaga wyjaśniona. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna jest zobowiązana do stosowania systemów zarządzania jakością na podstawie art. 79 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

4.	Art. 1 ust. 5 UZUBM (art. 27 UBM)	<p style="text-align: center;">Krajowa Sekcja Portów Morskich Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”</p>	<p>Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ Solidarność proponuje następujące zmiany ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw:</p> <p>„Art. 27. 1 W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji państwa bandery, że stan statku lub sposób jego załadowania stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu lub w porcie, poważne zagrożenie dla zdrowia, życia lub środowiska morskiego, albo warunki pracy lub życia marynarzy nie spełniają wymagań określonych w konwencji MLC, albo podczas przeładunku warunki pracy robotników portowych są niezgodne z przepisami BHP w portach morskich i śródlądowych, organ inspekcyjny wydaje decyzję o zakazie wyjścia z portu lub o wstrzymaniu operacji, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, wskazując jednocześnie uchybienia, które należy usunąć, mając na uwadze stopień stwarzanego zagrożenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”,</p> <p>5. W przypadku gdy ogólny stan statku znacząco odbiega od wymagań w zakresie bezpieczeństwa, albo gdy znacząco od wymagań bezpieczeństwa przebiegają prace przeładunkowe, inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe może wstrzymać inspekcję do czasu, gdy zostaną podjęte niezbędne działania w celu usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa życia lub zdrowia załogi, robotników portowych i pasażerów oraz do zapewnienia spełnienia przez statek wymagań określonych w umowach międzynarodowych, lub zapewnienia przez operatora portowego spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących Bezpieczeństw i Higieny Pracy w Portach Morskich i Śródlądowych.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Postulowane zmiany do projektowanych mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa robotników portowych i większego bezpieczeństwa żeglugi. W tym miejscu, warto zwrócić uwagę na to, że istnieje bezpośredni związek pomiędzy prawidłowo sztauowanym, zamocowanym ładunkiem, a uprawianiem bezpiecznej żeglugi. Obecne Przepisy dotyczące Państwowej Inspekcji Pracy, nieprecyzyjnie określają możliwość kontroli pracy portowców na statkach. Powszechna jest opinia, iż inspektor PIP nie może kontrolować pracy na statku z uwagi, iż jest to teren obcego państwa. Zdarza się, że inspektorom nie zezwala się na wejście na pokład statku w ogóle lub jedynie w asyście straży granicznej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, wyjaśniona. MGMIŻŚ podzieliła ocenę KSPM NSZZ „Solidarność” dotyczącą wagi prawidłowego załadowania statku dla jego bezpieczeństwa podczas uprawiania żeglugi oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa warunków pracy pracowników portowych. Należy mieć na względzie poniższe wyjaśnienia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Art. 27 UBM dotyczy wyłącznie statków o polskiej przynależności. 2. Przepisy UBM jednoznacznie wskazują, że inspekcje państwa bandery powinny być poprzedzone kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy i Państwowej Inspekcji Sanitarnej pod względem spełnienia wymagań międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych i zdrowotnych, zgodnie z przepisami prawa pracy i przepisami o Państwowej Inspekcji Sanitarnej. (art. 25 ust. 4). 3. Ww. art. 25 ust. 4 UBM jednoznacznie wskazuje kompetencje w tym zakresie PIP i PIS.
----	-----------------------------------	--	--	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			Jakość i bezpieczeństwo pracy wykonywanej przez portowców na statkach bezpośrednio przyczynia się do wydajności pracy i osiągnięcia celów ekonomicznych przez podmiot zarządzający portem.	4. W kompetencji MGMIŻŚ nie leży rozpatrzenie ewentualnej potrzeby wprowadzenia zmian w przepisach dotyczących PIP i PIS.
5.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	art. 64: ust. 4. Po punkcie 1) dodać nowy punkt 2) (następne zmienić numerację): 2) student w całości ukończył proces szkolenia teoretycznego i praktycznego; UZASADNIENIE: w celu uznania egzaminu dyplomowego za równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym proces edukacji powinien być całkowicie zakończony zgodnie z Prawidłem II/I i Prawidłem III/I Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht. Studenci zdający egzamin dyplomowy po wyplywaniu pełnej 12 miesięcznej praktyki morskiej - zgodnie z wymogami Konwencji STCW - zdawaliby egzamin dyplomowy zgodnie z wymogami niniejszego ustępu tj. równoważny z egzaminem kwalifikacyjnym; studenci posiadający minimalną praktykę wg przepisów ministerstwa nauki i szkolnictwa wyższego mogliby uzyskiwać dyplom inżynierski a dopiero po wyplywaniu pełnej praktyki nadzorowanej (12 miesięcy) lub pełnej praktyki (36 miesięcy) i zdaniu egzaminu na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną dyplom morski.	Uwaga nieuwzględniona. Absolwenci uczelni zgodnie z zatwierdzonym programem studiów otrzymują dyplom inżynierski po zdaniu egzaminu dyplomowego równoważnego z egzaminem kwalifikacyjnym na poziomie operacyjnym, a po wyplywaniu 12-miesięcznej praktyki morskiej mogą ubiegać się o wydanie dyplomu morskiego na poziomie operacyjnym, czyli po spełnieniu wszystkich wymagań niezbędnych do uzyskania tego dyplomu (szkolenia, egzaminu i praktyki).
6.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	KIGM	W art. 64 ust. 6. możliwość ubiegania się o polski dyplom lub świadectwo odnieść do państwa wydającego zagraniczny dyplom lub świadectwo a nie do kraju pochodzenia posiadacza w/w dyplomu lub świadectwa. UZASADNIENIE: wiedzę i umiejętności nabywamy w procesie edukacji morskiej związanej z nadzorem państwa wydającego dokumenty kwalifikacyjne a nie kraju pochodzenia.	Uwaga uwzględniona w części dotyczącej zmiany określenia „obywatel” na „osoba posiadająca dyplom lub świadectwo”, w pozostałym zakresie uwaga wyjaśniona.
7.		Szkoła Morska w Gdyni	art. 64: ust. 6. 7. i 8. nadać brzmienie: 6. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo kwalifikacji państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa trzeciego uznanego przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawarł porozumienie dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, może	Nie ma potrzeby dodawania w ust. 8 pkt 2 ponieważ taki dyplom uzyskiwany będzie przez osoby z zagranicznym dokumentem zgodnie z przepisami dot. wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.</p> <p>7. Osoba, o której mowa w ust. 6, ubiegająca się o dyplom kapitana lub starszego mechanika, musi ukończyć szkolenie na poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdać egzamin kwalifikacyjny na poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>8. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo kwalifikacji państwa trzeciego innego niż państwo, o którym mowa w ust. 6, może ubiegać się o dyplom lub świadectwo, jeżeli spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, oraz jeżeli:</p> <p>1)w przypadku ubiegania się o świadectwo na poziomie pomocniczym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie pomocniczym i zdał egzamin na poziomie pomocniczym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>2) w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie operacyjnym - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i zdał egzamin na poziomie operacyjnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>3)w przypadku ubiegania się o dyplom na poziomie zarządzania - ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną;</p> <p>4)w przypadku ubiegania się o dyplom kapitana lub starszego mechanika - ukończył szkolenie na poziomie operacyjnym i poziomie zarządzania w morskiej jednostce edukacyjnej oraz zdał egzamin kwalifikacyjny na poziomie operacyjnym, poziomie zarządzania i na dyplom kapitana lub dyplom starszego mechanika przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną.</p> <p>UZASADNIENIE: prawo do ubiegania się o polski dyplom powinno uwzględniać kraj wydający dyplom a nie obywatelstwo osoby ubiegającej się o polski dokument.</p>	<p>morskich bez dodatkowych wymagań, czyli tak jak w propozycji.</p>
8.	Art. 1 pkt 12 lit. b UZUBM (art. 64 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	<p>art. 64: wykreślić ust. 9.</p> <p>9. W przypadku ubiegania się o dyplom lub świadectwo przez osobę, o której mowa w ust. 6 albo 8, weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Weryfikacja dokumentów dotyczy tylko wymaganego wieku i wykształcenia.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, dokonuje morską jednostką edukacyjną, w której osoba ta odbyła szkolenie.</p> <p>UZASADNIENIE: Morskie jednostki edukacyjne nie posiadają instrumentów do weryfikacji posiadania i autentyczności dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań. MJE potwierdzają wyłącznie ukończenie szkolenia; wykształcenie potwierdzają Kuratoria Oświaty; praktykę pływania potwierdza Urząd Morski; zdanie egzaminu potwierdza Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna.</p>	
9.	Art. 1 pkt 13 UZUBM (art. 69 i 70 UBM)	<p>Szkoła Morska w Gdyni</p>	<p>Wstawić Art. 70. (wraz z proponowanymi zmianami) w miejsce dotychczasowego Art. 69.</p> <p>a Art. 69. w miejsce dotychczasowego Art. 70; w pozostałych artykułach zamienić stosownie numerację w odwołaniach do artykułów 69 i 70.</p> <p>Art. 69. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dyplom - dla stanowisk oficerskich; 2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich; 3) świadectwo przeszkolenia. <p>2. Szkolenia i przeszkolenia niezbędne do uzyskania dyplomów lub świadectw, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74,</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żegluga oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg.</p> <p>4. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, zostaną określone również:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ramowe programy szkoleń i przeszkoleń, 2) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, 3) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów, - z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja dotyczy wyłącznie innej kolejności artykułów.</p> <p>Propozycja poza planowanymi zmianami do ustawy. Zmiana dotyczy koncepcji uznawania posiadanych kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów komercyjnych. Propozycja jest niezgodna z dotychczasowymi uzgodnieniami w tym zakresie ze środowiskami żeglarskimi. Dodatkowo należy zaznaczyć że kwalifikacje określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy o żegludze śródlądowej są uznawane do jachtów o określonej wielkości (pojemność brutto 200 GT/750 kW) i muszą być uzupełnione o dodatkowe przeszkolenia. Ponadto, podobne rozwiązania są również praktykowane przez inne państwa, w tym Wielką Brytanię.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.</p> <p>Art. 70. 1. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, są również:</p> <p>1) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1,2 i 5. 2) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej albo</p> <p>2. Oprócz dokumentów, o których mowa w ust. 1, członkowie załóg jachtów komercyjnych muszą posiadać świadectwa przeszkolenia uzyskane, w zależności od stanowiska oraz długości i rodzaju jachtu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 69 ust. 3.</p> <p>3. przepis zawarty w ust. 1. pkt 2) obowiązuje do dnia 31 grudnia 2019 r.</p> <p>UZASADNIENIE: Dokumentami podstawowymi na jachty komercyjne są: dyplom lub świadectwo oraz świadectwa przeszkoleń dla żeglarzy zawodowych, czyli dla załóg jachtów komercyjnych, za równoważne można uznać dyplomy lub świadectwa przewidziane dla załóg statków handlowych. Świadectwa rekreacyjno-sportowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, były uznane do zajmowania tylko niektórych stanowisk na jachtach komercyjnych z powodu braku stosownych rozporządzeń. Obecnie mogą stanowić podstawę do uzyskania dyplomów lub świadectw uprawniających do uzyskania niektórych świadectw lub dyplomów po odbyciu szkolenia uzupełniającego lub zdaniu odpowiednich egzaminów. Jachty komercyjne powinny być prowadzone przez załogę profesjonalną z racji zagrożenia, jakie stanowią dla bezpieczeństwa żeglugi i przewożonych pasażerów. Identyczne przepisy stosują inne państwa o znacznym doświadczeniu w tej dziedzinie.</p>	
10.		KIGM	<p>w art. 69 za podstawowy dokument uprawniający do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych uznać dokumenty wydane na podstawie art. 70 ust. 4. (tj. świadectwa i dyplomy dla żeglarzy komercyjnych); pozostawić uprawnienia dla posiadaczy dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych wydanych na podstawie art.</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>63; uznać dotychczasowe pozwolenie na prowadzenie jachtów komercyjnych przez posiadaczy dyplomów i świadectw rekreacyjno-sportowych za tymczasowe i wyznaczyć termin jego obowiązywania do końca roku 2019.</p> <p>UZASADNIENIE: dotychczasowe przepisy uwzględniały brak polskich dyplomów i świadectw kwalifikacyjnych dla żeglarzy komercyjnych, po ich wprowadzeniu istnieje konieczność wyznaczenia daty obowiązywania przepisów przejściowych.</p>	
11.	Art. 71 UBM	Szkoła Morska w Gdyni	<p>W art. 71. Wykreślić punkt 1b.</p> <p>1b. Przepisu ust. 1a nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto (GT) 3000 jednostek i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej.</p> <p>UZASADNIENIE: Należy uznać możliwość uznania praktyki przez Dyrektorów Urzędów Morskich w uzasadnionych przypadkach także do uzyskania dyplomów KPT ŻW oraz ST. MECH. Pozostawmy Dyrektorowi Urzędu Morskiego te uprawnienie gdyż zmiany w żegludze są szybsze niż zmiany w prawodawstwie. Ponadto to pracodawca weryfikuje doświadczenie zawodowe kandydata do pracy w zależności od swoich potrzeb, uwzględniając wymagania ubezpieczycieli.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Możliwość uznaniowego i jednostkowego podejścia do uznawania praktyki pływania nie może obejmować najwyższych dyplomów w żegludze. Kryteria do uzyskania najwyższych dyplomów powinny być jasno określone i niezależne od uznaniowości dyrektora UM czy przewodniczącego CMKE
12.			<p>W art. 71. Wykreślić punkt 2b.</p> <p>2b. Dyplom ukończenia studiów wyższych w uczelniach, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 lub 2, na kierunkach i w specjalnościach wskazanych w certyfikacie uznania, o którym mowa w art. 75 ust. 8, potwierdzający ukończenie szkolenia na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, uznaje się za zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia, ważne przez okres 7 lat od dnia ukończenia tych studiów.</p> <p>UZASADNIENIE: Wprowadzenie rozróżnienia czasu ważności szkolenia pomiędzy absolwentami studiów a innych MJE (5lat jak w punkcie 2a) jest niezasadne gdyż: obowiązuje konstytucyjna równość podmiotów. Ponadto nie jest znana przesłanka takiego rozróżnienia.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Różnice wynikają z całkowicie odmiennego trybu nauki na uczelniach wyższych oraz w innych MJE, co ustawa w sposób jasny rozróżnia. Pozostałe przepisy w zakresie wykształcenia marynarzy dostosowane są do tych właśnie różnic. Nie znajduje się tutaj naruszenia konstytucyjnej równości podmiotów, skoro przyrównywane są inne podmioty.
13.	Art. 1 pkt 15 UZUBM (art. 75 UBM)	KIGM	<p>art. 75 ust. 1. pkt 4 – skreślić w całości a ust. 3 nadać treść „uznania dokonuje się na czas nieokreślony”.</p> <p>UZASADNIENIE: ze względu na powtarzalność potwierdzania uznania i obowiązek bieżącego aktualizowania wymaganych dokumentów procedura odnawiania uznania jest zbędna</p>	Uwaga nieuwzględniona. Przyjęty tryb uznawania MJE jest oparty na innych znanych systemach jakości potwierdzających spełnianie określonych wymagań. Uznania

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

14.	Szkola Morska w Gdyni	<p>W art. 75 wykreślić w ustępie 1. podpunkt 4) i stosownie dokonać dalszych zmian. Co artykułowi nadaje brzmienie:</p> <p>Art. 75. [Uznanie morskich jednostek edukacyjnych; nadzór]</p> <p>1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje oraz sprawuje nadzór nad morskimi jednostkami edukacyjnymi w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich oraz zgodności z przepisami ustawy, dokonując audytów dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uznania; 2) zmiany zakresu uznania; 3) potwierdzenia uznania; <p>2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, wystąpienia nieprawidłowości w działalności podmiotów, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza audyty dodatkowe.</p> <p>3. Uznania dokonuje się na czas nieokreślony.</p> <p>4. Audyty, o których mowa w ust. 1, punkty 1) i 2) przeprowadza się na wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie określonym przez ten podmiot. Audyty, o których mowa w ust. 1, punkt 3) przeprowadza się z urzędu.</p> <p>5. Za przeprowadzenie audytów, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.</p> <p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego audytu zostały stwierdzone nieprawidłowości, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, zawiesić albo cofnąć uznanie podmiotom, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.</p> <p>7. Cofnięcia uznania dokonuje się również w przypadku nieprzeprowadzenia w przewidzianym terminie audytu dotyczącego potwierdzenia uznania z winy podmiotu, o którym mowa w ust. 1, lub uniemożliwienia przez ten podmiot, bez wskazania uzasadnionych przyczyn, przeprowadzenia audytu dodatkowego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>8. Uznanie, zmiana zakresu uznania oraz odnowienie ważności uznania podmiotów, o których mowa w ust. 1, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania lub certyfikatu zmiany zakresu uznania.</p>	<p>wydaje się na czas określony, pomimo, że dokonywane są audyty pośrednie (roczne). Odnawianie uznania czy też ważności systemu zarządzania jakością stosowane jest w systemach certyfikujących np. ISO 9001. Podobne rozwiązania stosuje się przy uznaniu w zakresie spełniania wymagań kodeksu ISM.</p> <p>Termin audytu na potwierdzenie uznania określony został w §8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. poz. 222)</p>
-----	--------------------------	--	---

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>UZASADNIENIE: wobec obowiązku bieżącego zgłaszania zmian w statusie MJE, wobec identycznego zakresu audytów na uznanie i na potwierdzenie uznania (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie audytów morskich jednostek edukacyjnych (Dz. U. z dnia 28 maja 2014 r.)) nie istnieje konieczność prowadzenia audytów na odnowienie uznania. W praktyce różni się on od audytu na potwierdzenie uznania tylko ilością wysyłanych dokumentów, które i tak były w posiadaniu administracji morskiej. Ponadto audyt na potwierdzenie uznania powinien odbywać się z urzędu w określonym przepisami terminie.</p>	
15	Art. 1 pkt 16 UZUBM (art. 77 UBM)	Szkoła Morska w Gdyni	<p>W Art. 77. Ust. 4b wykreślić słowo „praktyczne” i dodać ust. 5. co nada im brzmienie: 4b. Egzamin Komisja może przeprowadzać w morskich jednostkach edukacyjnych uznanych w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych, mając na uwadze wymagania egzaminacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 74 ust. 4. lub 5. Egzamin praktyczny przeprowadza się na zakończenie procesu edukacji morskiej i egzaminowania. UZASADNIENIE: Egzamin praktyczny ze swej natury jest zwieńczeniem procesu egzaminowania w trakcie którego zdający wykazuje się nabytą wiedzą i umiejętnościami. Proponowana zmiana umożliwi realizację egzaminów w prawidłowej kolejności zgodnie z zasadami pedagogiki tj: 1 egzamin testowy; 2 egzamin teoretyczny; 3 egzamin praktyczny.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Nie ma uzasadnienia aby egzaminy teoretyczne były przeprowadzane w MJE. Obecny system egzaminowania został dostosowany do istniejącej infrastruktury oraz mając na uwadze szybkie i sprawne potwierdzenie kompetencji przez osoby ubiegające się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych. Proponowana zmiana zdecydowanie wydłuży proces egzaminacyjny, co w konsekwencji opóźni możliwość szybkiego uzyskania dokumentów przez marynarzy. Ponadto wymaga gruntownych zmian w systemie egzaminowania. Taka propozycja wykracza poza planowane zmiany i wymaga osobnych, szerokich konsultacji.</p>
16.		KIGM	<p>W proponowanym Art. 77 4 b, w treści artykułu skreślić „praktyczny”, dodać „na zakończenie kursu kwalifikacyjnego” Uzasadnienie: pozwoli to na prowadzenie egzaminów w prawidłowej kolejności tj. egzamin przesiewowy testowy; egzamin pisemny teoretyczny i egzamin praktyczny pozwalający na skontrolowanie wykorzystania wyuczonej wiedzy i umiejętności</p>	
17.		Polski Związek Żeglarski	<p>Zmiany art. 64 i art. 77 zmierzają do ujednoczenia przepisów dotyczących kwalifikacji, szkolenia oraz uzyskiwania dyplomów lub świadectw kwalifikacyjnych przez członków załóg statków morskich oraz jachtów komercyjnych, ponadto projektowane przepisy - zawarte w art. art. 70, 74 i 75 - przewidują, że szkolenie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wnioski 1, 2 i 3 stanowią materię rozporządzeń wydawanych na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim.</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>członków załóg jachtów komercyjnych ma być prowadzone przez Morskie Jednostki Edukacyjne (MJE), uznane i nadzorowane przez ministra.</p> <p>Proponowana nowelizacja, a zwłaszcza nowe obecnie przepisy wykonawcze, dotyczące szkolenia i kwalifikacji znacznie ograniczają i utrudniają pełnienie funkcji członków załóg jachtów komercyjnych osobom posiadającym jedynie patenty żeglarskie.</p> <p>Z przytoczonych względów, po doświadczeniach wg aktualnie obowiązujących przepisów dotyczących kwalifikacji, szkolenia oraz uzyskiwania dyplomów lub świadectw kwalifikacyjnych przez członków załóg jachtów komercyjnych, Związek dostrzega konieczność dokonania zmian.</p> <p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) należy zweryfikować zakres wiedzy w programach kursów oraz sposób przeprowadzania egzaminów dla żeglarzy ubiegających się o zawodowe uprawnienia żeglarskie; 2) proponujemy usunąć zbyteczne wymagania z zakresu wiedzy przekazywanej na kursach, a położyć właściwy nacisk na wiedzę teoretyczną i praktykę, potrzebną do pracy w zawodzie; 3) dla żeglarzy, którzy posiadają już praktykę w prowadzeniu dużych jachtów (pow. 24 m), należy wprowadzić, np. 5 letni plan uzyskania dyplomów zawodowych, po uzupełnieniu brakujących, koniecznych szkoleń. Istnieje potrzeba określenia odbytego stażu oraz uwzględnienia opinii armatora. 	
18.	Art. 19 UZUBM (art. 103 UBM)	PZŻ	<p>W nowym art. 103 opiniowanego projektu ustawy, przewiduje się obowiązek rejestracji zespołu danych o osobach odbywających podróże morską na jachtach komercyjnych oraz ich przekazywania - przy użyciu aplikacji mobilnej - do pojedynczego punktu kontaktowego (art. 91 i ust. ia). Aczkolwiek wykonywanie powyższego obowiązku może w praktyce wywoływać problemy organizacyjne, to jednak względy bezpieczeństwa - ewentualne prowadzenie akcji ratunkowych lub poszukiwawczych - oraz konieczność dostosowania się do prawa unijnego, przemawiają za jego wprowadzeniem.</p> <p>Wniosek: rejestracja osób zaokrętowanych na jachcie przy użyciu tzw. aplikacji mobilnej jest zbyt skomplikowana, powinna ulec uproszczeniu i ułatwieniu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona i wyjaśniona.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Starając się wyjść naprzeciw oczekiwaniom środowisk żeglarskich pozostawiono możliwość przekazywania informacji tak jak dotychczas, w postaci dokumentacji papierowej, za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów portów, przez

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>okres przejściowy 1 roku (do końca 2020 r.)</p> <ol style="list-style-type: none">2. W celu realizacji obowiązków sprawozdawczych wynikających z ustawy przewiduje się utworzenie dedykowanej strony internetowej w pełni kompatybilnej (responsywnej) z przeglądarkami urządzeń mobilnych, która będzie:<ul style="list-style-type: none">- wymagała podania możliwie najmniejszej liczby danych,- posiadała możliwie uproszczony i intuicyjny interfejsu użytkownika.3. Planowana jest kampania informacyjna dotycząca możliwości przekazywania informacji za pomocą aplikacji mobilnej (na stronach internetowych MG MiZS oraz UM)4. Planuje się również rozszerzenie aplikacji mobilnej o dodatkowe funkcjonalności (m.in. dystrybucja danych dotyczących ostrzeżeń nawigacyjnych, sytuacji meteorologicznej, ruchu jednostek, planu podróży i wzywania pomocy z
--	--	--	--	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				wykorzystaniem pozycji geograficznej).
19.	Art. 19 UZUBM (art. 103 UBM)	Kpt. Wojnowski	<p>Jak wynika z powyższego zestawienia, Dyrektywy UE dotyczą wyłącznie statków pasażerskich, czyli przewożących ponad 12 pasażerów. Obejmują one też jachty komercyjne przewożące <u>powyżej</u> 12 płaćących pasażerów. Wszelkie pozostałe jachty nie podlegają przepisom tych Dyrektyw, a Preambuła do Dyrektywy mówi wprost, że nie powinna być ona stosowana do jachtów.</p> <p>Polska Ustawa o bezpieczeństwie morskim, definiująca jacht komercyjny jako używany do przewozu mniej niż 12 pasażerów nie jest zgodna z duchem Dyrektyw unijnych, a więc nakładanie obowiązku zgłoszenia pasażerów takiego jachtu <u>nie ma podstaw</u> w obowiązujących Dyrektywach.</p>	<p>Należy zauważyć, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Już w chwili obecnej, zgodnie z art. 103 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, obowiązek rejestracji i przekazywania informacji dot. pasażerów obejmuje armatorów jachtów komercyjnych (na trasach dłuższych niż 20 Mm od portu wyjścia, co nie ulegnie zmianie). 2) Przepisy te mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi, a także ułatwienie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych, a ich potrzebę potwierdzają ostatnie wypadki jachtów komercyjnych. 3) Potrzebę utrzymania obowiązku w ww. zakresie potwierdziły analizy dotyczące wypadków jachtów w ostatnim czasie. 4) Planowane zmiany w przepisach są związane jedynie z postępem

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>technicznym i obejmują wyłącznie sposób przekazywania tych informacji. Zamiast dokumentacji papierowej przekazywanej za pośrednictwem kapitanatów i bosmanatów do DUM zastosowanie mieć będą środki komunikacji elektronicznej. Przekazanie informacji bezpośrednio do pojedynczego punktu kontaktowego w praktyce oznaczać będzie, że Służba SAR będzie miała do nich natychmiastowy i bezpośredni dostęp.</p> <p>5) MGMIŻŚ dąży do wszelkich starań, aby aplikacja była możliwie najbardziej przyjazna dla użytkowników, wyposażona w intuicyjny i nieskomplikowany interfejs oraz aby kampania informacyjna w zakresie możliwości realizacji obowiązków przy użyciu środków elektronicznych dotarła do wszystkich.</p>
20.	Art. 1 pkt 23 UZUBM (art. 107 ust. 8 UBM)	Związek Zawodowy Pilotów Morskich	Wnioskujemy o pozostawienie art. 107 ust. 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim w brzmieniu dotychczasowym, tj. z pominięciem proponowanej zmiany.	Uwaga nieuwzględniona. Konieczność wdrożenia monitoringu procesu szkoleniowego pilotów

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p>Pomorza Zachodniego</p> <p>„Stację pilotową lub ośrodek szkolenia pilotów morskich uznaje się w zakresie szkolenia pilotów morskich, jeżeli ich program szkolenia, baza szkoleniowa oraz kwalifikacje kadry zapewniają należyte wyszkolenie pilotów morskich.”</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W uzasadnieniu zmian w Art. 107 ustawy, ustawodawca informuje, że proponowane zmiany polegające na dopisaniu „a także jeżeli rejestruje szkolenia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS)” dotyczą ujednoczenia przepisów w zakresie rejestracji szkoleń, w tym tych prowadzonych przez stacje pilotów w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Obecnie stacje pilotowe i ośrodki szkolenia nie mają bezpośredniego obowiązku rejestracji szkoleń w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Szkolenia pilotów morskich oraz inne szkolenia marynarzy/załóg statków morskich regulowane są różnymi przepisami prawnymi. W związku z rozłącznością i niejednorodnością samych szkoleń, nie uważa się za zasadne wprowadzanie ujednoczenia ich rejestracji. Ponadto szkolenia pilotów morskich, prowadzone przez stacje pilotowe, już obecnie są rejestrowane, nadzorowane i dokumentowane w stopniu bardzo rozbudowanym. Wprowadzenie dodatkowego obowiązku będzie prowadziło do zwielokrotniania, czy też powielania tych procesów.</p> <p>Jednocześnie, sformułowanie „a także” należy odczytać jako spełnienie warunków łącznie w celu uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia pilotów morskich w zakresie szkolenia pilotów, co jest dodatkowym wymogiem formalnym na poziomie ustawy, gdy tymczasem kwestie dotyczące szkoleń regulowane są Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie pilotażu morskiego.</p>	<p>wynika z zalecenia zawartego w raporcie końcowym 63/17 z grudnia 2018 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich w sprawie poważnego wypadku morskiego statku „Selfoss”</p>
21.	<p>Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich</p>	<p>Proponuje się pozostawić art. 107 ust. 8 ustawy zmienianej (ustawy o bezpieczeństwie morskim) w brzmieniu dotychczasowym, tj. z pominięciem proponowanej zmiany.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana wprowadza obowiązek rejestrowania, przez stacje pilotowe, szkolenia pilotów morskich w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS). Zmianę tę uzasadnia się ujednoczeniem przepisów w</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>zakresie rejestracji szkoleń. Ponieważ szkolenia pilotów morskich oraz wszystkie inne szkolenia marynarzy/załóg statków morskich regulowane są całkowicie różnymi, nieprzenikającymi się wzajemnie, przepisami prawnymi, uważa się, że zagadnienie "ujednolicania", w tym wypadku, nie występuje. W polskim porządku prawnym szkolenie pilotów morskich, wraz ze stosowną rejestracją, kompleksowo i wyczerpująco reguluje rozporządzenie MGMIŻŚ z dn. 17 listopada w sprawie pilotażu morskiego (a na gruncie międzynarodowym rezolucja IMO A 960). Szkolenie marynarzy odpowiednio: rozporządzenie MGMIŻŚ z dn. 23 kwietnia 2018 w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (i konwencja STCW78/95, przy czym szkolenie pilotów morskich nie jest przedmiotem tej konwencji). Ze względu na wskazaną rozłączność i niejednolitość samych szkoleń, uważa się, że nie powinno wprowadzać się ujednolicania ich rejestracji. Ponadto szkolenia pilotów morskich, prowadzone przez stacje pilotowe, już obecnie są rejestrowane, nadzorowane i dokumentowane w stopniu bardzo rozbudowanym. Także z tego względu, nie dostrzega się potrzeby dalszego zwielokrotniania, czy też powielania tych procesów, w jakiegokolwiek formie.</p>	
22.		Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich	<p>W imieniu Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich zgłaszam następujące uwagi do projektu z dnia 16 listopada 2019 r o zmiany ustawy o bezpieczeństwie morskim i niektórych innych ustaw.</p> <p>W projekcie zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim przewiduje się zmianę treści art. 107 ust. 8 tej ustawy przez dodanie do obecnej treści tego przepisu szczególnego warunku uznania stacji pilotowej lub ośrodka szkolenia w zakresie szkolenia pilotów morskich, polegającego na wymogu rejestrowania szkoleń w systemie kontrolno – informacyjnym dla portów polskich (PHICS).</p> <p>Wprowadzenie zmiany o charakterze technicznym do przepisu rangi ustawy wydaje się wysoce wątpliwe z punktu widzenia zasad legislacji.</p> <p>W pierwszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z art. 107b ust. 6 pkt 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim warunki uznawania stacji pilotowych albo ośrodków szkolenia zostały wprost przekazane do kompetencji Ministra, zatem określanie w ustawie takiego warunku ewidentnie kłócić się będzie z wskazaną wyżej delegacją.</p> <p>Wprowadzenie, wbrew intencjom ustawodawcy, do ustawy szczegółowego warunku uznawania stacji lub ośrodków szkolenia o znaczeniu stricte technicznym</p>	

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			(wskazanie systemu informatycznego) wydaje się nielogiczne i w praktyce może zakłócić lub utrudnić stosowanie ustawy. Powyższe potwierdza chociażby fakt, że obecnie funkcjonujący system kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS) nie posiada funkcji rejestracji szkoleń.	
23.		Jacek Marzec	<p>W związku z pracami nad ustawą (UC144) o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (projekt z dnia 16.11.2018) wnoszącej o rozważenie poniższej zmiany w treści Art. 107b. ust. 6 pkt. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Z 2018 r. poz. 181, 1137 i 1669)</p> <p>Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) otrzymuje brzmienie „wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu stwierdzającego kwalifikacje pilota morskiego”, po punkcie 4) dodaje się punkt 4a) „wymagania dla odnowienia dokumentu stwierdzającego kwalifikacje pilota morskiego”</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Obecne brzmienie Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) „wymagania egzaminacyjne dla uzyskania oraz odnowienia dokumentu stwierdzającego uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego”, jest nielogiczne pod względem językowym, prawnym i funkcjonalnym.</p> <p>Zwrot „odnowienie” oznacza przedłużenie ważności posiadanego dokumentu wydanego na czas określony co wyklucza jednocześnie „uzyskanie kwalifikacji”. Odnowienie dotyczy bowiem dokumentu, w tym przypadku dyplomu pilota morskiego, który pilot już uzyskał (posiada) zdając egzamin kwalifikacyjny. Przedłużenie ważności dokumentu (odnowienie) na kolejny okres czasu - w przypadku dyplomów morskich - zgodnie z przepisami konwencji STCW odbywa się na podstawie spełnienia warunków określonych przepisami, przede wszystkim na podstawie: „zatwierdzonej służby na statkach morskich, z wykonywaniem funkcji odpowiednich dla posiadanego dyplomu w okresie co najmniej: 1.1. dwunastu miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich pięciu lat, lub</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane zmiany ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim nie obejmują swoim zakresem zmian w zakresie pilotażu morskiego. Zmiana art. 107 ust. 8 dotyczy kwestii rejestracji szkoleń przez ośrodki szkoleniowe prowadzące szkolenia dla pilotów. Proponowana zmiana przez Pana Jacka Marca w treści art. 107b ust. 6 pkt 4 jest zmianą merytoryczną wykraczającą poza proponowane zmiany w projekcie i ma charakter systemowy obejmujący zmianę zasad uzyskiwania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych.</p> <p>Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 nie obejmuje swoimi postanowieniami wykształcenia i kwalifikacji pilotów morskich. Odnosi się ona do kwalifikacji marynarzy i członków załóg statków morskich. Niemniej jednak Konwencja, wbrew temu co podnosi wnioskodawca, uwzględnia wiele możliwości odnawiania</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p>1.2. trzech miesięcy łącznie, na przestrzeni ostatnich sześciu miesięcy bezpośrednio poprzedzających odnowienie ważności dyplomu; " (STCW; Sekcja A-I/11 Odnowianie dyplomów, Kompetencje zawodowe)</p> <p>Obecne brzmienie przepisu Art. 107b. ust. 6 pkt. 4) ustanawia obowiązek zdawania egzaminu kwalifikacyjnego przez pilota za każdym razem odnowiania dokumentu stwierdzającego kwalifikacje - dyplomu pilota morskiego. Powtórny egzamin powinien być wymagany, kiedy nie jest spełniony warunek ciągłości pracy (służby) pilota. Co prawda konwencja STCW nie dotyczy pilotów morskich, jednak biorąc pod uwagę Rezolucję 10. będącą częścią ratyfikowanej przez Polskę konwencji, przepisy dotyczące odnowiania dyplomów winny być uwzględnione.</p> <p>Nielogiczność prawna wynika z faktu, iż egzamin potwierdza kompetencje zawodowe pilota. W przypadku zdawania przez pilota egzaminu w czasie ważności posiadanego dokumentu oraz negatywnego wyniku egzaminu - czego nie można wykluczyć – powstaje sytuacja w której pilot z jednej strony posiada kompetencje potwierdzone ważnym dyplomem, a z drugiej strony nie posiada kompetencji bowiem nie zdał egzaminu. Czy w takiej sytuacji posiadany dyplom pilota morskiego ulega unieważnieniu i na jakiej podstawie? Takie unormowanie zaprzeczałoby konstytucyjnej ochronie praw nabytych.</p> <p>Skierowanie pilota na powtórny egzamin dla potwierdzenia kwalifikacji może mieć miejsce w oparciu o orzeczenie Izby Morskiej bądź decyzję właściwego dyrektora urzędu morskiego wydanych na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p>Nielogiczność funkcjonalna przepisu w obecnym brzmieniu wynika z faktu, iż nie wiadomo czemu tak naprawdę ma służyć każdorazowe egzaminowanie pilota dla odnowienia dokumentów kwalifikacyjnych. Pilot odnowia uprawnienie pilotowe co 30 miesięcy na podstawie ilości pilotaży. Dyplom pilota odnowiany jest w czasie ważności uprawnienia pilotowego. Skoro pilot wykazuje ciągłość pracy to tym samym należy uznać, że wykazuje kompetencje zawodowe. Zatem nielogiczny i nieuzasadniony jest obowiązek zdawania egzaminu każdorazowo przy odnowianiu dyplomu. Zauważyć należy, że nie przewiduje tego konwencja STCW ani nie jest to praktykowane w przypadku innych dokumentów. Np. prawo jazdy wydane na czas określony podlega odnowieniu po spełnieniu wymagań wśród których próżno szukać obowiązku zdania kolejny raz egzaminu.</p>	<p>dyplomów m.in. poprzez odpowiednią praktykę pływania, ukończenie odpowiedniego szkolenia, ale również poprzez egzamin na odnowienie dyplomu (sekcja A-I/11 Kodeksu STCW).</p>
--	--	--	--

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

			<p>Powtórnych egzaminów nie uzasadnia żaden ważny interes społeczny. Nie uzasadniają tego postęp techniczny czy zmiany prawa. Wykonywanie innych odpowiedzialnych zawodów, których takie zmiany dotyczą w znacznie większym stopniu np. lekarza, prawnika, itp., też nie jest uwarunkowane cyklicznym zdawaniem egzaminu dla potwierdzenia kwalifikacji. Należy też wskazać, że wprowadzenie obowiązku egzaminów dla odnowienia dokumentów kwalifikacyjnych pilota morskiego pojawiło się stosunkowo niedawno (2001-2003), bowiem wcześniej takiego obowiązku nie było. Wprowadzenie egzaminów nie było uzasadnione. O kwalifikacjach pilota najlepiej świadczą efekty jego pracy - bezwypadkowość. Egzamin jest faktycznie instrumentem służącym zupełnie innym celom. Niecelowość przeprowadzania egzaminu dla odnowienia dyplomu związana jest także z organizacją samego egzaminu dla niewielkiej liczby pilotów, a czasami dla jednostek. Dotyczy to bowiem tylko kilkudziesięciu osób w Polsce zdających w różnych terminach, z uwagi na różne okresy ważności dokumentów. Z całą pewnością nie ułatwia to pracy CMKE i stwarza problemy dla odnawiających dyplom, w szczególności problemy z ustaleniem terminu egzaminu. Z uwagi na powyższe wnoszę jak w petitum.</p>	
24.	Art. 2 UZUBM (art. 16 ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych)	<p>Międzyzakładowa Komisja NSZZ Solidarność Morskich Służb Przedsiębiorstw Ratowniczych</p>	<p>W związku z Projektem z dnia 16.11.2018w o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw str.11 Dotyczącymi Transportu zwłok z morza na ląd . Jak najbardziej sprawa ta powinna być uregulowana , zapisanie tych obowiązków dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wiąże się z poniesieniem dodatkowych kosztów związanych z zakupem profesjonalnego sprzętu i dodaniem dodatkowych obowiązków pracownikom, przeszkoleniem pracowników jak też wprowadzeniem odpowiednich procedur bezpieczeństwa .</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 912 oraz z 2018 r. poz. 1669) w art. 16 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:</p> <p>„3. W przypadku znalezienia w polskich obszarach morskich dryfujących zwłok ludzkich należy zawiadomić o tym fakcie Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, służbę kontroli ruchu statków lub organy administracji morskiej.</p> <p>4. W przypadku otrzymania zawiadomienia , o którym mowa w ust. 3 zadanie</p>	<p>W ocenie MGiMiŻ nie zachodzi kolizja projektowanego przepisu z art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 616).</p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, że pojęcie „akcji ratowniczej” użyte w art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu nie zostało zdefiniowane w obowiązujących przepisach, podczas gdy określone w art. 117 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim zadania MSPiR obejmują poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu,</p>

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

		<p><i>transportu zwłok na ląd wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa we współpracy z właściwymi jednostkami Policji, Prokuratury i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.</i></p> <p><i>5. Zasady współpracy przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 4 określają odpowiednie porozumienia operacyjne zawierane przez Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz kierowników wojewódzkich struktur jednostek o których mowa w ust. 4”.</i></p> <p>Wątpliwości budzi pkt.4 w/w propozycji gdyż zgodnie z USTAWA z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu Art.103.4. <i>W czasie odpoczynku, o którym mowa w ust. 3, kapitan statku może zarządzić pracę wynikającą tylko z akcji ratowniczej. Czas prowadzenia akcji ratowniczej wlicza się do czasu pracy.</i></p> <p>W praktyce wygląda to tak że na statku jest jedna załoga i nie ma dublerów w momencie otrzymania informacji o konieczności transportu zwłok członek załogi ma akurat czas odpoczynku (np. ST. Oficer.) Kapitan nie ma prawa przerwać odpoczynku temu pracownikowi. Informacja powinna być podana dzień wcześniej tak jak w przypadku ćwiczeń lub innych potrzeb eksploatacyjnych statku aby kapitan mógł zaplanować czas pracy i odpoczynku dla załogi .Ale w tej sytuacji to nie jest rozwiązanie. Ze względu na powyższy zapis USTAWY z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu Art.103.4. pracodawca nie ma możliwości wprowadzenia tego typu zadań (prac) dla załóg statków ratowniczych.</p>	<p>bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, jak również inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw, w ocenie MG MiŻS pod pojęciem „akcji ratowniczej” rozumieć należy całość działań podejmowanych przez MSPiR w ramach realizacji ww. zadań.</p> <p>Niezależnie od powyższego, biorąc pod uwagę iż art. 11 ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych, a także wydane na jego podstawie przepisy wykonawcze, w sposób jednoznaczny wymieniają osoby kompetentne do stwierdzenia zgonu, działania MSPiR podejmowane do czasu stwierdzenia zgonu przez ww. kompetentną osobę traktować należy jako akcję ratowania życia.</p> <p>Również w przypadkach, w których nie ma wątpliwości, że odnaleziona w morzu osoba nie żyje, np. w przypadku stwierdzenia rozkładu zwłok, lub odnalezienia szczątków ludzkich, zważywszy na zagrożenia dla zdrowia i życia, jakie może powodować kontakt osób (np. kąpiących się w morzu) z rozkładającymi się zwłokami ludzkimi lub z wodą skażoną przez rozkładające się zwłoki, neutralizacja ww.</p>
--	--	--	---

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

				<p>zagrożenia przez MSPiR bezsprzecznie wpisuje się w zakres zadania polegającego na ratowaniu każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu. Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie projektodawcy czynności, o których mowa w projektowanym art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych wpisują się w zakres akcji ratowniczej, o której mowa w art. 103 ust. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.</p> <p>Należy również zauważyć, że projektowane przepisy mają głównie na celu unormowanie kwestii współpracy podmiotów wymienionych w projektowanym ust. 4 i 5 podczas opisanych powyżej, specyficznych i występujących niezwykle rzadko akcji ratowniczych.</p>
25	Art. 3 UZUBM (art. 3 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m)	PZZ	<p>Nowelizacja art. 3 ust. 1, pkt 1 ustawy z 12.04.2018 o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137).</p> <p>Z uzasadnienia projektu ustawy wynika, że obowiązkowi rejestracji nie będą podlegały jachty o długości wynoszącej dokładnie 7,5 m. Natomiast w nowym, przeprojektowanym tekście cyt. przepisu - w sprzeczności z jego uzasadnieniem - jest mowa o jednostkach o długości większej niż 7,5 m. Obecna redakcja omawianej normy powoduje, że jej nowelizacja traci sens.</p> <p>Wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zgłaszamy niezgodność nowelizowanego tekstu z jego uzasadnieniem 2) wnosimy o usunięcie zgłoszonej sprzeczności 	<p>Uwagi nie uwzględniono (wyjaśniono). Nowe brzmienie projektowanego art. 3 ustawy o rejestracji jachtów dotyczy obowiązku rejestracji, a zatem skoro obowiązek będzie dotyczył jednostek o długości większej niż 7,5 m, to nie będzie miał on zastosowania do jednostek o długości wynoszącej dokładnie 7,5 m.</p>