

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

KONCEPCJA ADMINISTRACYJNA ROZWIĄZANIA PROBLEMU IZB MORSKICH

WPROWADZENIE

Tytułowy „problem izb morskich” polega na tym, że ten specyficzny organ „morskiego wymiaru sprawiedliwości” traci swoje najważniejsze kompetencje, w związku z wejściem w życie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹. Na podstawie tej dyrektywy podstawowym zadaniem izb morskich, czyli badaniem wypadków morskich, ma się zająć nowy organ, którym będzie Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich.

Prace legislacyjne dotyczące rozwiązania kwestii izb morskich mają już kilkuletnią historię. Przypomnieć należy pierwszy kompleksowy projekt legislacyjny, który został oparty na opcji sądowej. Mówiąc w skrócie, przewidywał on znaczne poszerzenie dotychczasowych kompetencji izb morskich i zmianę ich „niejasnego” statusu prawnego na całkowicie jednoznaczny status sądu powszechnego. Proponowana przez autora niniejszego opracowania koncepcja powołania sądów morskich², niestety, nie została wprowadzona w życie. W trakcie prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego powstało jeszcze kilka pomysłów na uregulowanie tego ważnego problemu polskiego prawa morskiego. Najnowsze to projekty Z. Brodeckiego i K. Kochanowskiego³, z których jeden prezentuje zmodyfikowaną wersję opcji sądowej, a drugi stara się utrzymać obecną strukturę izb morskich – mimo wyeliminowania badania wypadków morskich. Proponowane są następujące kompetencje izb: orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej, prowadzenie rejestru okrętowego, nadawanie i stwierdzanie utraty polskiej przynależności, rozpoznawanie innych spraw

¹ Dyrektywa ta wchodzi w skład pakietu Erika III, zob. M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s.193–196 oraz 355 i nast.

² Por. M.H. Koziński, *Projekt ustawy o sądach morskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 229–262.

³ Z. Brodecki, K. Kochanowski, *Projekty wariantowe ustaw o izbach morskich i sądach morskich wraz z uzasadnieniem*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego Gdynia 2010.

przekazanych odrębnymi przepisami. Jako ciekawostkę z prac legislacyjnych można podać pomysły „odkurzenia” takich kompetencji izbowych, jak kondemnacja czy podział wynagrodzenia za ratownictwo. Należy zauważyć, że bez tych dwu instytucji polskie prawo morskie funkcjonuje już ponad 20 lat. W sumie od początku prac nad przyszłością izb morskich niezwykle silne jest dążenie wielu prawników morskich do utrzymania tego anachronicznego organu za wszelką cenę.

Analiza wspomnianych opracowań, przygotowanych przez Z. Brodeckiego i K. Kochanowskiego, przekonuje ostatecznie, że nie jest to właściwy kierunek. Legislacja „drepcze w miejscu”, a czas „goni”, zwłaszcza że ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich powinna być już dawno przygotowana. W momencie pisania niniejszej pracy istnieje jedynie „Projekt założeń do ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich”, w którym przejawia się typowo urzędnicze podejście do zagadnienia. Projekt ten jest rozwiązaniem częściowym, realizacją wyznaczonego zadania, nie przecina on bowiem węzła gordyjskiego, jakim jest likwidacja izb morskich. Niestety, Departament Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury z uporem forsuje rozwiązanie – które Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego już raz odrzuciła – przewidujące, że ustawa o izbach morskich ma w dalszym ciągu uprawniać izby do orzekania w sprawach wypadków morskich, co spowoduje – jak się wydaje – kolizję z nową ustawą o PKBWM. Ponadto pojęcie wypadku morskiego będzie miało różne znaczenie w ustawie o izbach i w ustawie o PKBWM. Założenia świadomie przewidują dualizm w badaniu wypadków morskich, a nawet pierwszeństwo jednego organu przed drugim. Nasuwa się pytanie, co będzie, gdy oba organy badające dojdą do różnych wniosków. Wprawdzie projektodawcy ustawy o PKBWM twierdzą, że komisja będzie badała tylko „poważne wypadki morskie”, ale z tego może wynikać wniosek (na co zwrócił uwagę Z. Brodecki), że konstruuje się taki system badania wypadków morskich, w którym związana z ministrem infrastruktury wąska grupa urzędników będzie badać wypadki poważne, natomiast wykwalifikowani, doświadczeni sędziowie będą badać wypadki „niepoważne”.

Trudno przesądzić, jaką treść będzie miała ostatecznie ustawa o PKBWM, tym bardziej że będzie ona pisana przez prawników z Rządowego Centrum Legislacji, a nie przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego. Znając jednak wspomniane wyżej założenia legislacyjne tej ustawy, nie sposób podejść obojętnie do kwestii tak zasadniczej, jak pojęcie wymaganej przez prawo UE „niezależności funkcjonalnej” PKBWM. Zdaniem autora organ powoływany „przy MI”, którego strukturę i sposób działania określa „zarządzenie MI”, którego przewodniczącego „powołuje i odwołuje MI”, do którego członków stosuje się odpowiednio „pragmatykę urzędniczą” – nie będzie niezależny, lecz będzie stanowić element biurokratycznej struktury resortu. Jak się wydaje, członkowie Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, powoływani na kadencję przez Prezesa Rady Ministrów, są o wiele bardziej niezależni od MI

niż będą powołani – w myśl założeń – członkowie PKBWM. Odnośnie do niezależności w zakresie badania wypadków morskich wypada stwierdzić, że jest to wyraźny krok wstecz, gdyż już sędziom izb morskich Trybunał Praw Człowieka zarzucił brak niezawisłości.

Prezentowana koncepcja legislacyjna jest całkowitym *novum* w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, ponieważ stanowi skrajnie odmienny wariant rozwiązania omawianego problemu. Nie było jeszcze takiej materii legislacyjnej w pracach Komisji, w której powstałoby kilkanaście projektów legislacyjnych o tak różnorodnych rozwiązaniach. Mając na uwadze trudności w akceptacji modelu sądowego i innych pośrednich rozwiązań, autor zaproponował model administracyjny, to znaczy powierzenie wszystkich innych niż badanie wypadków morskich dotychczasowych funkcji izb morskich organom administracji morskiej. Proponowany projekt nie wykracza w żadnym zakresie poza kompetencje ministra infrastruktury, jest spójny i łatwy w realizacji. Jak się wydaje, może nawet mieć charakter oszczędnościowy (z punktu widzenia budżetowego).

Niestety, także wariant prezentowany poniżej nie spotkał się z pozytywną oceną resortu, który świadomie odkłada decyzję o przyszłości izb morskich. Problem izb morskich, niewątpliwie trudny, wydaje się być nie do rozwiązania. Trudno wręcz uwierzyć, że żaden pomysł proponowany przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego nie może być konsekwentnie wdrożony. Aby utrwalić, podobnie jak opcję sądową, także koncepcję administracyjną rozwiązania problemu izb morskich, prezentuje się poniższe rozwiązania.

1. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ KOMPLEKSOWYCH

1.1. PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

Zdaniem autora tego opracowania regulacja dotycząca PKBWM powinna raczej znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim, a nie w odrębnej ustawie. Zapadła jednak decyzja o odrębnej ustawie. Należy zauważyć, że przyjęty przez obecny rząd system legislacji nie preferuje, niestety, projektów bardziej ambitnych, kompleksowych. Biorąc pod uwagę trudności uzgodnieniowe, kompetencyjne, a więc czynniki „urzędnicze”, najlepiej jest, gdy działalność jednej instytucji, a zwłaszcza organu, jest regulowana jedną ustawą. Niestety, takie parcelowanie prawa morskiego nie służy dbałości o poprawność systemową proponowanych rozwiązań. Jakie by jednak regulacje dotyczące Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich nie były, muszą być pilnie przyjęte, wymaga tego bowiem prawo UE. Należy podkreślić, że poniższe rozwiązania zakładają, że zostanie uchwalona nowa ustawa o PKBWM. Bez wątplenia w momencie, gdy niniejsze opracowanie ukaże się w druku, będzie już nowa ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

1.2. PAŃSTWOWA KOMISJA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ CZŁONKÓW ZAŁÓG STATKÓW MORSKICH I PILOTÓW MORSKICH

Problematykę odpowiedzialności zawodowej eksponują w swoich projektach Z. Brodecki i K. Kochanowski (w jednym wariancie ma być ona w sądach morskich, w innym wariancie – w utrzymanych izbach morskich). Autor niniejszego opracowania podtrzymuje swoją zasadniczą tezę, że izby muszą być zlikwidowane w momencie powstania PKBWM. Tak więc musi zostać powołany nowy organ zajmujący się odpowiedzialnością zawodową członków załóg statków morskich. W trakcie obrad Komisji Kodyfikacyjnej pojawiały się nieliczne wypowiedzi optujące za likwidacją tej tradycyjnej odpowiedzialności. Nie wydaje się to jednak uzasadnione nie tylko ze względu na zobowiązania międzynarodowe Polski, ale przede wszystkim ze względu na wymagania bezpieczeństwa morskiego.

Jak wyżej wspomniano, Ministerstwo Infrastruktury raczej przeforsuje utrzymanie⁴, przynajmniej czasowo, izb morskich, zatem prezentowana w tym opracowaniu koncepcja być może zostanie wykorzystana w dalszym etapie prac legislacyjnych. Zapewne po powstaniu PKBWM izby morskie nadal będą prowadzić sprawy z zakresu rejestru okrętowego, odpowiedzialności zawodowej i przyjmować protesty morskie. Zdecydowanie nie uzasadnia to ich utrzymywania.

Wspomniany wariant sądowy – niewątpliwie najlepszy – trzeba było odrzucić; w Ministerstwie Sprawiedliwości dominuje ostatnio tendencja do likwidacji sądów specjalistycznych (rodzinne, gospodarcze). Rozwiązań przeto należy szukać wyłącznie w Ministerstwie Infrastruktury. Dlatego proponowany projekt obejmuje nowelizację ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Rozwiązanie problemu izb morskich opiera się przede wszystkim na prawie administracyjnym. W strukturze administracji morskiej należałoby powołać Państwową Komisję Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich. Projekt załączony do tego opracowania zawiera szczegółowe przepisy w tym zakresie.

W świetle projektu komisja odpowiedzialności zawodowej byłaby organem dwuinstancyjnym, złożonym z przewodniczącego i 6 zastępców (mających wykształcenie prawnicze) oraz ławników, orzekającym w zespołach orzekających. Podkreślić należy rozszerzenie kognicji zespołów komisji na sprawy nie tylko uznane przez PKBWM za wypadki morskie. Proponuje się utrzymać sankcje zawodowe w tej samej formie co w orzecznictwie izb morskich. Projekt zakłada stosowanie w postępowaniu przed zespołami orzekającymi Kodeksu postępowania karnego i daje możliwość wnoszenia odwołań od orzeczenia zespołu orzekającego do właściwego sądu okręgowego.

⁴ Wspomniane wyżej założenia przewidują, że obecna ustawa o izbach morskich zostanie utrzymana w całości przy zupełnie „kosmetycznych” modyfikacjach, polegających na uchyleniu odnośnika 1 do ustawy i art. 2 ust. 1a, art. 3a, art. 22a, art. 24a, art. 25a i art. 39a.

1.3. BIURA REJESTRÓW OKRĘTOWYCH I PROTEST MORSKI

Niewątpliwie kluczową pozycję w praktyce obrotu morskiego spełniają **rejstry okrętowe**. Z przepisów nowego k.m. wynika, że mają być trzy (jeden sądowy i dwa administracyjne). Obecnie są w k.m. także trzy rejestry okrętowe. Są to: rejestr okrętowy i rejestr administracyjny (rejestr statków morskich) oraz polski rejestr jachtów, ale nie uwzględniono go w tej nowelizacji⁵. Do wejścia w życie nowego k.m. rejestr PZZ działałby więc jak dotychczas. Wydaje się, że zbyt „fetyszyzuje się” rejestr okrętowy i hipotekę morską. Doświadczenia wielu krajów wskazują, że rejestry okrętowe mają zwykle charakter administracyjny i urzędnik, a nie sędzia, wpisuje w nich hipotekę. W Polsce ograniczone prawa rzeczowe są domeną sądów, ale można spróbować stworzyć **samodzielną instytucję hipoteki morskiej o charakterze administracyjno-cywilnym**. Wielokrotnie zwracano w literaturze uwagę na trudności w stosowaniu w prawie morskim przepisów o hipotece lądowej⁶. Najnowsze zmiany w ustawie z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece⁷ pogłębiają wspomniane trudności. Przykładem nowego rozwiązania, które może znacznie skomplikować morskie zabezpieczenia hipoteczne, jest uprawnienie właściciela do dysponowania tzw. opróżnionym miejscem hipotecznym. Wątpliwości może budzić zlikwidowanie dotychczasowej hipoteki kaucyjnej.

Niewątpliwie jednak nadal związek hipoteki morskiej z prawem cywilnym i postępowaniem sądowym jest tak silny, że art. 46³ projektu wywołał burzliwą dyskusję, a nawet wymusił odrębne posiedzenie właściwego zespołu Komisji Kodyfikacyjnej. Autor projektu, zdając sobie sprawę z trudności wprowadzenia hipotecznej funkcji rejestru do prawa administracyjnego, zaproponował hybrydowy administracyjno-sądowy tryb ustanawiania hipoteki morskiej. Chodziło o wykorzystanie co najmniej nadzorczej funkcji sądu nad decyzjami administracyjnymi, dotyczącymi praw rzeczowych na statku. Projekt proponuje w tym zakresie współpracę dyrektora urzędu morskiego z sądem wieczystoksięgowym. Jednostką organizacyjną administracji morskiej zajmującą się sprawami rejestrowymi ma być biuro rejestrów okrętowych (BRO). Proponuje się, by BRO powoływano *ex lege* w strukturze urzędu morskiego. Byłyby zatem trzy biura. Być może resort w końcu zdecyduje się na uproszczenie struktury administracji morskiej. Wtedy uległaby zmniejszeniu liczba biur (jedno, ewentualnie dwa).

⁵ Blżej na temat rejestrów okrętowych zob. M.H. Koz i ń s k i , *Rejestry okrętowe w Rzeczypospolitej Polskiej*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 239–270. Przypomnieć trzeba, że Komisja Kodyfikacyjna zamierza znieść odrębność tego rejestru w projekcie nowego k.m. Mógłby być on zatem w przyszłości przejęty przez biura rejestrów okrętowych.

⁶ Zob. M.H. Koz i ń s k i , *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, Rejent 2000, t. X, nr 3(107), s. 30–57; *idem*, *Nowe przepisy o hipotece morskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 2000, nr 9, s.186–200.

⁷ Dz.U. Nr 19, poz.147 (tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r., Nr 124, poz.1361, z późn. zmian.).

Obecnie w kompetencjach izb morskich jest przyjmowanie protestów morskich. Nowelizując ustawę z 1991 r., należy pamiętać o instytucji protestu morskiego. Odpowiednio zwiększono kompetencje dyrektora urzędu morskiego.

1.4. EWENTUALNE INNE ZMIANY SYSTEMOWE

Nowelizując ustawę o obszarach morskich i administracji morskiej, warto by było wrócić do gotowego projektu Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, dotyczącego „strefy przyległej”⁸. Przy wprowadzaniu zmian do k.m. byłoby celowe rozważenie – po 11 latach – wniesienia tzw. poprawek czyszczących. Nie są one zamieszczone w poniższym projekcie, gdyż ukazały się już w innym opracowaniu autora⁹.

⁸ Komisyjna wersja tego projektu została opublikowana w opracowaniu: M.H. Koziński, *Najnowsze prace legislacyjne związane z wdrażaniem Konwencji o prawie morza*, Prawo Morskie 2009, t. XXV, s. 282–285. Autor tego opracowania zwraca uwagę, że komisyjna propozycja nie została przyjęta w wersji, którą zawiera ten projekt, ale prace nad przywróceniem strefy przyległej są przedmiotem postępowania legislacyjnego – zawarte są w projekcie resortowym przepisów o planowaniu przestrzennym.

⁹ Zob. M.H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 5–24.

USTAWA
z dnia 2011 r.

o zmianie ustawy o obszarach morskich
Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej
oraz o zmianie innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz.1531) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2.1. Obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są:

- 1) wody wewnętrzne,
- 2) morze terytorialne,
- 3) strefa przyległa,
- 4) wyłączna strefa ekonomiczna
– zwane dalej „polskimi obszarami morskimi”;

2) w tytule rozdziału 1, działu II skreśla się słowo „Morskie”;

3) w art. 4 zdaniu pierwszym nadaje się brzmienie:

„Wodami wewnętrznymi są”;

4) w art. 4 pkt 2 nadaje się brzmienie:

„2) część Zatoki Gdańskiej zamknięta prostą linią podstawową morza terytorialnego”;

5) w art. 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wody morskie pomiędzy linią wybrzeża a prostą linią podstawową morza terytorialnego”;

6) w art. 5 ust. 1 nadaje się brzmienie:

„Art. 5.1. Morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22224 metry) liczonych od linii podstawowej lub prostej linii podstawowej tego morza, z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, określających przebieg granic państwowych Rzeczypospolitej Polskiej na wodach morskich”;

7) w art. 5 ust. 2 nadaje się brzmienie:

„Art. 5.2. Linię podstawową morza terytorialnego stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica wód wewnętrznych

(proste linie podstawowe), zaznaczona na mapach o dużej skali. Przebieg linii podstawowej morza terytorialnego określa w drodze rozporządzenia Rada Ministrów”;

8) w art. 6 ust. 3 nadaje się brzmienie:

„Minister Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, określa warunki wejścia obcych okrętów wojennych na polskie wody wewnętrzne”;

9) w art. 11 obecna treść staje się ust.1, a ponadto dodaje się ust. 2, 3 i 4 w brzmieniu:

„2. Okręty podwodne i inne podwodne jednostki pływające mają obowiązek przepływania przez morze terytorialne na powierzchni, z podniesioną banderą.

3. Korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu obce statki o napędzie jądrowym oraz przewożące substancje jądrowe albo inne substancje o właściwościach niebezpiecznych lub szkodliwych powinny mieć na pokładzie odpowiednie dokumenty i przestrzegać specjalnych środków ostrożności przewidzianych w umowach międzynarodowych.

4. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może nakazać, by zbiornikowce i statki, o których mowa w ust. 3, korzystały z prawa nieszkodliwego przepływu wyłącznie przy wykorzystaniu szlaków morskich wyznaczonych zgodnie z art. 10 ust. 1”;

10) w dziale II po rozdziale drugim dodaje rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a Strefa przyległa

Art. 13a. Ustanawia się strefę przyległą do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej o szerokości 12 mil morskich.

Art. 13b. Granicę strefy przyległej stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony o 24 mile morskie od najbliższego punktu linii podstawowej.

Art. 13c. 1. W morskiej strefie przyległej właściwe władze Rzeczypospolitej Polskiej mają prawo do:

- 1) zapobiegania naruszaniu polskich przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych i antyterrorystycznych;
 - 2) ścigania, zatrzymywania i karania sprawców tych naruszeń, jeżeli miały one miejsce na terytorium lądowym, wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i w strefie przyległej Rzeczypospolitej Polskiej, albo obowiązek ścigania ich sprawców wynika z prawa Unii Europejskiej lub umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.
2. Usuwanie obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym z obszaru strefy przyległej bez zgody właściwych władz Rzeczypospolitej Polskiej stanowi naruszenie polskich przepisów w rozumieniu ust. 1”;

11) w art. 17 dotychczasowa treść staje się ust.1, w tym ustępie w pkt 2 słowo „władztwo” zastępuje się słowem „jurysdykcja”, a ponadto dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Niezależnie od uprawnień określonych w ust. 1 Rzeczypospolitej Polskiej w wyłącznej strefie ekonomicznej przysługują uprawnienia wynikające z przepisów prawa międzynarodowego o szelfie kontynentalnym, w szczególności do:

- 1) wyrażania zgody na wytyczanie trasy dla układanych kabli i rurociągów podmorskich;
- 2) stosowania rozsądnych środków w celu zapobiegania, zmniejszania i kontrolowania zanieczyszczenia powodowanego przez rurociągi podmorskie;
- 3) określania warunków układania kabli i rurociągów, które wchodzą na terytorium lub morze terytorialne;
- 4) kontroli nad kablami i rurociągami zbudowanymi lub używanymi w związku z badaniem szelfu kontynentalnego lub eksploatacją jego zasobów, albo używaniem sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji;
- 5) wyłącznego wyrażania zgody i regulowania wierceń na szelfie kontynentalnym, niezależnie od ich celu;
- 6) prawa budowy tuneli podmorskich na obszarze szelfu kontynentalnego”;

12) art. 37a otrzymuje brzmienie:

„Art. 37a. 1. Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw gospodarki morskiej, rolnictwa, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej może przyjąć, w drodze rozporządzenia, plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, uwzględniając ustalenia określone w ust. 2 oraz wydane pozwolenia, o których mowa w art. 23 i 23a.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, rozstrzyga o:

- 1) przeznaczeniu polskich obszarów morskich;
- 2) zakazach lub ograniczeniach korzystania z polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem wymagań ochrony środowiska i innych ważnych interesów Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) rozmieszczeniu inwestycji realizujących cele publiczne;
- 4) kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej;
- 5) obszarach i warunkach ochrony środowiska, rybołówstwa i akwa kultury;
- 6) obszarach cmentarzysk podwodnych i obiektów dziedzictwa kulturowego”;

13) art. 37b otrzymuje brzmienie:

„Art. 37b. 1. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich sporządza dyrektor właściwego dla obszaru objętego planem urzędu morskiego.

2. Do projektu planu zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w ust.1, sporządza się prognozę oddziaływania na środowisko.
3. Koszty sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego, o którym mowa w ust. 1, oraz opracowania prognozy, o której mowa w ust. 2, obciążają budżet państwa albo inwestora realizującego inwestycję w polskich obszarach morskich, jeżeli ustalenia planu są bezpośrednią konsekwencją realizacji tej inwestycji.
4. Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej określi, w drodze rozporządzenia, niezbędny zakres planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, w części tekstowej i graficznej, uwzględniając w szczególności wymagania dotyczące materiałów planistycznych, rodzaju opracowań kartograficznych, stosowanych oznaczeń, nazewnictwa, standardów oraz sposobu dokumentowania prac planistycznych**;

14) w art. 38 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Z organami administracji morskiej współdziałają w zakresie swych kompetencji następujące państwowe jednostki organizacyjne finansowane z budżetu państwa w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej:

- 1) Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich,
- 2) Państwowa Komisja Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich”;

15) art. 39 ust. 2 nadaje się brzmienie:

„2. Dyrektora urzędu morskiego powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Zastępców dyrektora urzędu morskiego i dyrektora biura rejestrów okrętowych powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek dyrektora urzędu morskiego. Dyrektor biura rejestrów okrętowych musi mieć wykształcenie wyższe prawnicze oraz dodatkowe kwalifikacje określone przez właściwego dyrektora urzędu morskiego”;

16) w art. 39 w ust. 3 po słowach „zastępcy dyrektora urzędu morskiego” dodaje się słowa „dyrektora biura rejestrów okrętowych”;

17) w art. 39 ust. 5 dodaje się pkt 1b w brzmieniu:

„1b. Biuro rejestrów okrętowych – prowadzące rejestr okrętowy i rejestr administracyjny** , o których mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (tekst jednolity Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689)”;

* W projekcie przygotowanym przez MI przepisy o zagospodarowaniu przestrzennym i gospodarowaniu obszarami morskimi są znacznie bardziej rozbudowane. Jak się wydaje, w większym stopniu uwzględniają one wymagania UE.

** Przewiduje się, że w przyszłości Biuro Rejestrów Okrętowych będzie prowadziło również rejestr żeglugi międzynarodowej (zob. projektowane przepisy nowego k.m.). Ten planowany nowy rejestr ma mieć charakter typowo administracyjny. Jego zasadniczym zadaniem ma być stworzenie bodźców ekonomiczno-organizacyjnych zachęcających armatorów do powrotu pod polską banderę.

18) dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje i odwołuje Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, zwanego dalej „Generalnym Inspektorem”.

2. Generalnym Inspektorem może być osoba mająca wyższe wykształcenie prawnicze oraz doświadczenie oraz wiedzę w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.”

19) w art. 42 ust. 1 dodaje się pkt. 1 b i 28 w brzmieniu:

„1b) rejestrów okrętowych,

28) przyjmowania protestów morskich.”

20) dodaje się art. 42b w brzmieniu:

„Art. 42b. 1. Generalny Inspektor wykonuje zadania powierzone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Jest on uprawniony do występowania w sprawach wypadków morskich przed sądami, oraz innymi organami państwowymi, jako rzecznik interesu publicznego.

2. Generalny Inspektor koordynuje współpracę, w zakresie badania wypadków morskich, polskiej administracji morskiej i Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z Komisją Europejską, Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego, a także organami badającymi wypadki morskie w krajach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Generalny Inspektor zbiera i analizuje dla celów prewencyjnych dane związane z bezpieczeństwem morskim.”

21) w dziale III dodaje się rozdział 2a zatytułowany „Biuro rejestrów okrętowych” w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Biuro rejestrów okrętowych

Art. 46¹. 1. Organem rejestrowym w rozumieniu Kodeksu morskiego jest dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla portu macierzystego statku, a dla statków w budowie – miejsca budowy statku. Zadania rejestrowe dyrektora urzędu morskiego realizuje biuro rejestrów okrętowych.

2. Kodeks morski i wydane na jego podstawie przepisy wykonawcze regulują rodzaje statków podlegających wpisowi do odpowiedniego rejestru, tryb postępowania rejestrowego oraz wzory certyfikatów i świadectw wydawanych po zarejestrowaniu.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, na podstawie delegacji ustawowych zawartych w Kodeksie morskim określi szczegółowe zasady postępowania rejestrowego prowadzonego przez biura rejestrów okrętowych. Do czasu wydania nowych przepisów, lecz nie dłużej niż przez 6 miesięcy, stosuje się odpowiednio dotychczasowe przepisy rejestrowe.

4. Biura rejestrów okrętowych do czasu wdrożenia nowych wzorów certyfikatów, wydając odpowiednie certyfikaty, opatrują je pieczęcią lub nadrukiem, w języku polskim i angielskim, o następującej treści:
„Dyrektor Urzędu Morskiego w...
Biuro Rejestrów Okrętowych
Izby Morskie zostały zlikwidowane na mocy, a ich zadania i uprawnienia w zakresie prowadzenia rejestru okrętowego przejęli dyrektorzy właściwych urzędów morskich”.

Art. 46². 1. Rejestry okrętowe prowadzone są w formie elektronicznej.

2. Warunki techniczne i organizacyjne doręczania dokumentów elektronicznych określają przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r., nr 98, poz. 1071²).
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy elektronicznych stosowanych w postępowaniu rejestrowym oraz sposób ich składania, z wykorzystaniem postanowień ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz.U. Nr 130, poz. 1450³) i ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz.U. Nr 64, poz. 565⁴) oraz praktyki międzynarodowej.
4. Organ rejestrowy może wyrazić zgodę na przekazanie dokumentów niezbędnych w postępowaniu rejestrowym w formie papierowej, w tym oryginałów. Dokumenty te mogą być sporządzone w języku angielskim.

Art. 46³. 1. Od wpisów w rejestrze okrętowym dotyczących prawa własności statku i hipoteki morskiej, dokonanych na mocy decyzji administracyjnej, nie służy odwołanie w trybie administracyjnym.

2. W razie sprzeciwu zgłoszonego na piśmie przez uczestnika postępowania rejestrowego na taką decyzję biuro rejestrów okrętowych przesyła ją, w formie elektronicznej, właściwemu sądowi rejonowemu, który dokonuje jej kontroli w zakresie właściwym dla postępowania wieczystoksięgowego. Sąd w razie wątpliwości może zażądać od biura dodatkowych wyjaśnień. Przepisy o postępowaniu wieczystoksięgowym stosuje się odpowiednio. Decyzję niespełniającą wymagań postępowania sąd zwraca biuru rejestrów okrętowych. Decyzja taka nie ma żadnych skutków prawnych.
3. Jeżeli nie ma zastrzeżeń co do wpisów w rejestrze okrętowym, dotyczących praw rzeczowych, sąd wydaje postanowienie stwierdzające zgodność wpisu z wymaganiami postępowania rejestrowego i zawiadamia uczestników postępowania rejestrowego w trybie określonym w art. 626¹⁰ Kodeksu postępowania cywilnego^{***}.

*** Jak wyżej zauważono, tego rodzaju sposób kontroli sądowej wydaje się uzasadniony, zwłaszcza w pierwszym okresie działania powyższych przepisów. Może on jednak znacznie przedłużyć np. ustanawianie hipoteki. Od postanowień sądu wieczystoksięgowego służy bowiem apelacja do sądu okręgowego. W pracach Zespołu sugerowano, by sprzeciw wobec decyzji BRO od razu kierować do sądu okręgowego.

Art. 46⁴. 1. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia niniejszej ustawy w życie izby morskie przekażą bieżące sprawy rejestrowe wraz z aktami biurom rejestrów okrętowych w Gdyni i Szczecinie.

2. Na wniosek właściwego dyrektora urzędu morskiego likwidatorzy izb morskich przekażą wskazanym biurom rejestrów okrętowych archiwalne dokumenty rejestrowe;

22) dodaje się dział IV zatytułowany „Badanie wypadków morskich” w brzmieniu:

„Dział IV

Badanie wypadków morskich

Art. 54¹. 1. Badaniem wypadków morskich zajmuje się Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, zwana dalej „Komisją”.

2. Tryb powoływania Komisji i jej zakres działania regulują odrębne przepisy.

Art. 54². Dyrektorzy urzędów morskich i dyrektor służby SAR zobowiązani są udzielać Generalnemu Inspektorowi wszelkiej pomocy w wykonywaniu jego zadań, związanych z wypadkami i incydentami na morzu.

Art. 54³. Dyrektorzy urzędów morskich zobowiązani są zapewnić Komisji i jej inspektorom odpowiednie warunki organizacyjne, pomoc merytoryczną i techniczną dla efektywnego badania wypadków morskich.

Art. 54⁴. 1. Organy administracji morskiej i podległe im jednostki organizacyjne oraz inne organy władzy publicznej i samorządowej oraz inne instytucje publiczne mają obowiązek:

- 1) zawiadomić niezwłocznie o wypadku morskim Generalnego Inspektora i Komisję,
 - 2) zabezpieczyć ślady i dowody,
 - 3) przekazać Komisji wszelkie materiały dotyczące wypadku,
 - 4) udzielić Komisji niezbędnej pomocy w dochodzeniu.
2. Armator statku, którego dotyczy wypadek morski, ma obowiązek niezwłocznie zawiadamiać o każdym wypadku morskim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, albo właściwy urząd konsularny, oraz zabezpieczyć ślady i dowody, a także udzielić wszelkich niezbędnych wyjaśnień.
3. Kapitan statku, którego dotyczy wypadek morski, ma obowiązek zawiadomić o wypadku, zgodnie z wymaganiami Kodeksu morskiego.
4. Obowiązki określone w ust. 2 stosuje się odpowiednio do podmiotów zarządzających portami morskimi i użytkowników infrastruktury portowej w sprawach wypadków morskich, którym ulegli ich pracownicy lub w których obiekty portowe zostały uszkodzone albo spowodowały szkody.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatorów i kapitanów statków oraz podmiotów zarządzających portami i użytkowników infrastruktury portowej w zakresie przygotowania Komisji materiałów do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, uwzględniając rodzaj wypad-

ków podlegających zgłoszeniu, w odniesieniu do których powinny być zabezpieczone ślady i dowody oraz sporządzone i przekazane dokumenty, a także rodzaj pomocy i informacji, których należy udzielić”****;

- 23) dodaje się dział V zatytułowany „Państwowa Komisja Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich”, a dotychczasowemu działowi IV nadaje się numer VI:

„Dział V

Państwowa Komisja Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich

Rozdział 1

Organizacja i skład Państwowej Komisji Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich

Art. 54⁵. 1. Powołuje się Państwową Komisję Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich, zwaną dalej „Komisją Odpowiedzialności Zawodowej”.

2. Komisja Odpowiedzialności Zawodowej jest organem dwuinstancyjnym. W pierwszej instancji orzekają zespoły orzekające mające siedzibę przy dyrektorach urzędów morskich, a w drugiej instancji – odwoławczy zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej przy Dyrektorzem Urzędu Morskiego Gdyni. Przy każdym dyrektorze urzędu morskiego działają stałe sekretariaty zespołów orzekających Komisji Odpowiedzialności Zawodowej, który koordynuje działania zespołów, prowadzi listę ławników, przechowuje i archiwizuje materiały zespołów.
3. Dyrektor właściwego urzędu morskiego zapewnia warunki finansowe i organizacyjne sekretariatowi i zespołom orzekającym Komisji Odpowiedzialności Zawodowej.
4. Przewodniczący Komisji Odpowiedzialności Zawodowej i jego biuro mają siedzibę w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Art. 54⁶. 1. W skład Komisji Odpowiedzialności Zawodowej wchodzi: przewodniczący i 6 zastępców przewodniczącego oraz ławnicy. Przewodniczący i jego zastępcy powinni mieć wykształcenie wyższe prawnicze i znajomość praktyki żegluga morskiej.

2. Przewodniczącego i jego zastępców powołuje na 5-letnią kadencję minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród kandydatów za opiniowanych przez organizacje reprezentujące członków załóg statków morskich i armatorów.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb powoływania przewodniczącego i jego zastępców, zasady ich wynagradzania, a także formy obsługi biurowej, którą zapewnia Komisji Odpowiedzialności Zawodowej właściwy dyrektor urzędu morskiego.

**** Powyższe przepisy antycypują rozwiązania ustawy o PKBWM, ale wydaje się, że takie normy powinny znaleźć się w ustawie z 1991 r. Obie ustawy muszą być ściśle skorelowane.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje na 5 lat ławników Komisji Odpowiedzialności Zawodowej spośród osób mających wysokie kwalifikacje moralne, zawodowe i praktykę w zakresie żeglugi morskiej.
5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb powoływania ławników, ich liczbę, uwzględniając wielkość zespołów orzekających, sposób wynagradzania ławników i pokrywania innych należności związanych z udziałem w posiedzeniach zespołów orzekających.
6. W sprawach nieuregulowanych ustawą i przepisami wydanymi na jej podstawie do ławników Komisji Odpowiedzialności Zawodowej stosuje się odpowiednio przepisy o ławnikach sądów powszechnych.

Art. 54⁷. Komisja Odpowiedzialności Zawodowej jest właściwa do rozstrzygania spraw odpowiedzialności zawodowej członków załóg statków morskich o polskiej przynależności i polskich pilotów morskich, a także innych osób, którym polskie organy wydały dokumenty określające uprawnienia w żegludze morskiej, związanych z wypadkami morskimi, w rozumieniu ustawy z dnia ... o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. Nr..., poz...), a także zdarzeniami, które nie zostały uznane za wypadki morskie lub incydenty morskie, a które zagroziły bezpieczeństwu morskemu i ochronie środowiska morskiego.

- Art. 54⁸. 1. Do rozpoznania sprawy w pierwszej instancji właściwy jest zespół orzekający, do którego przewodniczący skieruje wniosek o ukaranie.
2. Członkowie Komisji Odpowiedzialności Zawodowej w wykonywaniu swych obowiązków orzeczniczych są niezawisli i podlegają wyłącznie prawu.
 3. Nadzór nad działalnością Komisji Odpowiedzialności Zawodowej sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

- Art. 54⁹. 1. Skład zespołów orzekających wyznacza przewodniczący. W pierwszej instancji zespół składa się z przewodniczącego lub jego zastępcy i 2 ławników, a w drugiej instancji z przewodniczącego lub jego zastępcy i 4 ławników. Członkowie zespołu z pierwszej instancji nie mogą orzekać w tej samej sprawie w drugiej instancji.
2. Przewodniczący i jego zastępcy powinni tak przygotowywać postępowanie, aby w miarę możliwości rozstrzygnąć sprawę na pierwszej rozprawie.
 3. Termin rozprawy wyznacza przewodniczący zespołu orzekającego. Rozprawy powinny się odbywać we właściwym urzędzie morskim. Za przygotowanie techniczne i obsługę sali rozpraw oraz sali narad odpowiada wyznaczony pracownik urzędu morskiego. Odpowiada on także za przestrzeganie ochrony danych osobowych w postępowaniu.
 4. Przebieg rozpraw zespołów orzekających może być utrwalany elektronicznie. Na wniosek przewodniczącego zespołu orzekającego właściwy dyrektor urzędu morskiego wyznacza protokolanta lub protokolantów spośród pracowników urzędu.

Art. 54¹⁰. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ustanawia 3 rzeczników odpowiedzialności zawodowej przy Komisji Odpowiedzialności Zawodowej. Generalny Inspektor może wykonywać obowiązki rzecznika odpowiedzialności zawodowej albo przejąć obowiązki rzecznika w konkretnej sprawie.

2. Rzecznik odpowiedzialności zawodowej we wszystkich stadiach postępowania ma prawo:
 - 1) przesłuchiwać obwinionego i świadków,
 - 2) powoływać biegłych,
 - 3) przeprowadzać dowody.
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonywania zadań przez rzeczników, sposób sprawowania nadzoru nad ich działalnością, a także zakres pokrywania kosztów tej działalności.

Rozdział 2

Sankcje zawodowe wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich oraz tryb działania Państwowej Komisji Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich

Art. 54¹¹. Kto wykazuje brak umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez inne rażące zaniedbanie powoduje zdarzenie, o którym mowa w art. 54⁷, lub przyczynia się do jego powstania, może być orzeczeniem zespołu orzekającego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej pozbawiony prawa wykonywania posiadanych uprawnień, w częściowym lub pełnym zakresie, na okres od 1 roku do lat 5.

Art. 54¹². 1. W postępowaniu w zakresie sankcji zawodowych wobec członków załóg statków morskich i pilotów morskich zespoły orzekające Komisji Odpowiedzialności Zawodowej stosują odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania karnego, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

2. Obwiniony ma prawo do obrony. Może on ustanowić nie więcej niż dwóch obrońców spośród członków związku lub stowarzyszenia zawodowego zrzeszającego osoby mające kwalifikacje zawodowe w żegludze morskiej, adwokatów lub radców prawnych.

Art. 54¹³. 1. Za obwinionego uważa się osobę, której rzecznik odpowiedzialności zawodowej lub Generalny Inspektor przedstawił zarzuty.

2. Rzecznik dyscyplinarny lub Generalny Inspektor mogą poprzedzić przedstawienie zarzutów przeprowadzeniem postępowania wyjaśniającego z udziałem osoby, której mają być przedstawione zarzuty, lub bez jej udziału.
3. Przepisy dotyczące postępowania wyjaśniającego i wniosku o ukaranie stosuje się odpowiednio do Generalnego Inspektora. Rzecznik odpowiedzialności zawodowej może przedłożyć wniosek o ukaranie sporządzony przez Generalnego Inspektora lub popierać złożony przez niego wniosek o ukaranie.

Art. 54¹⁴. 1. Jeżeli istnieją dostateczne powody do sporządzenia wniosku o ukaranie, rzecznik odpowiedzialności zawodowej zawiadamia obwinionego i jego obrońcę o terminie, w którym może on zaznajomić się z materiałami postępowania wyjaśniającego.

2. W terminie 14 dni od daty zaznajomienia się obwinionego z materiałami postępowania może on składać wnioski o uzupełnienie postępowania.
3. Jeżeli nie zachodzi potrzeba uzupełnienia postępowania, rzecznik odpowiedzialności zawodowej kieruje niezwłocznie wniosek o ukaranie do Przewodniczącego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej.
4. Wniosek o ukaranie powinien zawierać:
 - 1) imię i nazwisko oraz nr książeczki żeglarskiej obwinionego,
 - 2) dokładne określenie zaniedbania lub przyczynienia do zdarzenia, które uzasadnia odpowiedzialność zawodową,
 - 3) imiona i nazwiska oraz adresy świadków zdarzenia, którzy mają być wezwani na rozprawę, jak również wykaz innych dowodów dołączonych do wniosku,
 - 4) uzasadnienie wniosku.

Art. 54¹⁵. 1. Przewodniczący Komisji Odpowiedzialności Zawodowej może odmówić wszczęcia postępowania lub wszczęte umorzyć, jeżeli rozpoznanie sprawy byłoby nieuzasadnione.

2. Zespół orzekający może zwrócić sprawę rzecznikowi odpowiedzialności zawodowej w celu uzupełnienia postępowania wyjaśniającego.
3. Postępowania w przedmiocie odpowiedzialności zawodowej nie wszczynają się, a wszczęte umarza, jeżeli:
 - 1) zdarzenia uzasadniającego odpowiedzialność zawodową nie było albo nie ma dostatecznych dowodów umożliwiających przypisanie odpowiedzialności za zdarzenie konkretnej osobie,
 - 2) osoba, której przypisuje się odpowiedzialność zawodową, zmarła,
 - 3) osoba, której przypisuje się odpowiedzialność zawodową, utraciła wszelkie uprawnienia zawodowe w żegludze morskiej.

Art. 54¹⁶. 1. Po przeprowadzeniu rozprawy zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej orzeka sankcję zawodową właściwą do stopnia zaniedbania lub przyczynienia się do zdarzenia albo odstępuje od jej zastosowania.

2. Nie można orzec sankcji zawodowej, jeżeli od zdarzenia, z którym wiąże się postępowanie w zakresie odpowiedzialności zawodowej, upłynęło więcej niż 3 lata.
3. Jeżeli obwiniony wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski, incydent morski lub inne zdarzenie, o których mowa w art. 54⁷, lub przyczynił się do ich powstania, zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej może orzec sankcje, o których mowa w art. 54¹¹.
4. W orzeczeniu zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej może uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze

dze morskiej od spełnienia przez ukaranego sankcją zawodową co najmniej jednego z następujących warunków:

- 1) wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez czas oznaczony,
- 2) wykazania koniecznych umiejętności w trybie przewidzianym przepisami o kwalifikacjach w żegludze morskiej,
- 3) odbycia w częściowym lub pełnym zakresie praktyki, która była wymagana do uzyskania dotychczasowych uprawnień.

Art. 54¹⁷. Zespół orzekający w składzie, w którym wydał orzeczenie pozbawiające obwinionego prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej, może na rozprawie orzec dodatkowo o zawieszeniu prawa wykonywania tych uprawnień do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie, jeżeli uzasadniają to względy bezpieczeństwa morskiego.

Art. 54¹⁸. 1. Sentencja orzeczenia zespołu orzekającego powinna zawierać:

- 1) skład zespołu orzekającego z podaniem imion i nazwisk, tytułów zawodowych i naukowych, stanowisk służbowych członków,
- 2) datę powołania zespołu przez Przewodniczącego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej,
- 3) datę i miejsce wydania orzeczenia,
- 4) ustalenie czasu, miejsca i rodzaju zdarzenia, z którym wiąże się odpowiedzialność,
- 5) imię i nazwisko, stanowisko służbowe obwinionego, któremu przypisano odpowiedzialność zawodową,
- 6) rodzaj i wysokość sankcji zawodowej,
- 7) natychmiastowe zawieszenie uprawnień zawodowych, o ile zespół orzekający je orzekł zgodnie z art. 54¹⁷.

2. Uzasadnienie powinno zawierać:

- 1) dokładne ustalenie faktów, które zespół orzekający uznał za udowodnione,
- 2) wskazanie okoliczności, które uzasadniają przypisanie obwinionemu odpowiedzialności zawodowej,
- 3) wskazanie przyczyn natychmiastowego zawieszenia uprawnień zawodowych.

Art. 54¹⁹. Orzeczenia Komisji Odpowiedzialności Zawodowej wraz z uzasadnieniami doręcza się obwinionemu i jego obrońcy, występującemu w sprawie rzecznikowi odpowiedzialności zawodowej i Generalnemu Inspektorowi.

Art. 54²⁰. 1. Od orzeczenia wydanego w pierwszej instancji służy odwołanie. Termin wniesienia odwołania wynosi 14 dni od daty doręczenia orzeczenia wraz z uzasadnieniem.

2. Odwołanie wnosi się bezpośrednio do Przewodniczącego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej. Odwołanie może wnieść obwiniony, rzecznik odpowiedzialności zawodowej i Generalny Inspektor.
3. Odwoławczy zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej utrzymuje w mocy, zmienia lub uchyla zaskarżone orzeczenie w całości lub w części.
4. Odwoławczy zespół orzekający Komisji Odpowiedzialności Zawodowej może zmienić orzeczenie zespołu orzekającego pierwszej instancji na niekorzyść obwinionego tylko w przypadku zaskarżenia w tym zakresie orzeczenia przez rzecznika odpowiedzialności zawodowej lub Generalnego Inspektora.

Art. 54²¹. 1. Od orzeczenia odwoławczego zespołu orzekającego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej obwiniony może, za pośrednictwem Przewodniczącego Komisji Odpowiedzialności Zawodowej, w terminie 14 dni od doręczenia orzeczenia wraz z uzasadnieniem wnieść apelację do właściwego miejscowo sądu okręgowego.

2. Apelacja powinna być sporządzona i podpisana przez adwokata lub radcę prawnego.

Art. 54²². Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady wykonywania orzeczeń Komisji Odpowiedzialności Zawodowej w zakresie sankcji zawodowych i związane z tym obowiązki organów wydających dokumenty określające uprawnienia z żegludze morskiej”;

24) w art. 56 dodaje się nowy pkt 21 w brzmieniu:

„21. wykracza przeciwko przepisom o zawiadamianiu o wypadku morskim i obowiązkach związanych z badaniem wypadków morskich, o których mowa w art. 54⁴ ust. 1 pkt 2–4” oraz w przedostatnim zdaniu tego artykułu skreśla się słowo „uspołecznione”.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (tekst jednolity Dz.U. z 2005 r., Nr 234, poz. 1997⁵) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 2 dodaje się nowy punkt 10a w brzmieniu:

„10a) ochrona praw Rzeczypospolitej Polskiej w strefie przyległej do jej morza terytorialnego”;

2) w art. 14 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1, przysługują również przy wykonywaniu zadań w zakresie ochrony interesów Rzeczypospolitej Polskiej w jej strefie przyległej i w wyłącznej strefie ekonomicznej, których status i zakres w nich praw Rzeczypospolitej Polskiej określają odrębne przepisy i umowy międzynarodowe”;

- 3) w art. 16 ust. 1 po słowach „morzu terytorialnym” dodaje się słowa „oraz w strefie przyległej”;
- 4) w art. 16 ust. 2 słowa „poza granicą państwową na morzu” zastępuje się słowami „poza granicą strefy przyległej”.

Art. 3. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (tekst jednolity Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689⁶) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 § 2 i 17 § 2 słowa „postanowienia izby morskiej” zastępuje się słowami „decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego”;
- 2) art. 19 § 3 nadaje się brzmienie:
„§ 3. Decyzję o zawieszeniu wydaje właściwy dyrektor urzędu morskiego, ustalając okres zawieszenia”;
- 3) w art. 21 § 3 słowa „postanowienia izby morskiej” zastępuje się słowami „decyzji dyrektora urzędu morskiego”;
- 4) art. 23 § 1 nadaje się następujące brzmienie:
„§ 1. Statek stanowiący polską własność podlega wpisowi do polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego (biuro rejestrów okrętowych) właściwego dla portu macierzystego statku, a dla statku w budowie – dla miejsca budowy statku, zwanego dalej „organem rejestrowym”, z zastrzeżeniem § 2 i 3”;
- 5) w art. 24 § 3, 33 § 3, 34, 36 § 3, 37 § 1 i 3, 64 § 1 pkt 1 słowa „izba morska” w odpowiedniej formie zastępuje się słowami „organ rejestrowy”;
- 6) w art. 33 § 2 słowa „izba morska może, w drodze postanowienia” zastępuje się słowami „decyzją organu rejestrowego można”;
- 7) w art. 39 § 1 po słowach „urzędzie morskim” dodaje się słowa „(biuro rejestrów okrętowych)” oraz po słowach „portu macierzystego” dodaje się słowa „a dla statku w budowie – miejsca budowy statku”;
- 8) w art. 66 § 1 po słowach „a także” dalszą część zdania wykreśla się i zastępuje następującymi słowami: „Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich i Generalnego Inspektora Bezpieczeństwa Morskiego, zgodnie przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41)”, a w § 2 słowa „izby morskiej” zastępuje się słowami „Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich”;
- 9) w art. 85 § 4 słowa „postanowienie izby morskiej” zastępuje się słowami „decyzję organu rejestrowego”.

Art. 4. Traci moc ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (tekst jednolity Dz.U. z 2009 r., Nr 69, poz. 599)*****.

Art. 5. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powoła likwidatorów Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich.

2. Likwidatorzy w terminie 3 miesięcy od daty ich powołania protokołarnie prześlą całe mienie likwidowanych izb morskich, w tym środki zgromadzone na rachunkach bankowych, archiwa, wyposażenie biurowe i inne rzeczy ruchome, wskazanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jednostkom organizacyjnym.

Art. 6. 1. Pracownicy Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich, niebędący sędziami, do których miały odpowiednie zastosowanie przepisy o pracownikach sądów i prokuratury, mają pierwszeństwo w zatrudnieniu w sądach powszechnych i jednostkach prokuratury.

2. Sędziowie Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich przechodzą do sądów powszechnych na równorzędne stanowiska lub – o ile jest to możliwe w świetle właściwych przepisów – za swoją zgodą w stan spoczynku.

3. Pracownicy Odwoławczej Izby Morskiej i izb morskich, mający odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie zawodowe, mogą być, na swój wniosek, zatrudnieni w organach administracji morskiej, w szczególności w biurach rejestrów okrętowych i w obsłudze Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz Państwowej Komisji Odpowiedzialności Zawodowej Członków Załóg Statków Morskich i Pilotów Morskich.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

***** Projektowana ustawa odbiera „resztę” kompetencji izbom morskim.

¹ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r., Nr 170, poz. 1652, z 2004 r., Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895, Nr 273, poz. 2703, z 2005 r., Nr 203, poz. 1683, z 2006 r., Nr 20, poz. 1600, Nr 249, poz. 1834, z 2007, Nr 21, poz. 125.

² Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r., Nr 49, poz. 509, z 2002 r., Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1387, z 2003 r., Nr 139, poz. 1188, Nr 170, poz. 1660, z 2004 r., Nr 162, poz. 1692, z 2005 r., Nr 64, poz. 565, Nr 78, 682, Nr 181, poz. 1524, z 2008 r., Nr 229, poz. 1539, z 2009 r., Nr 195, poz. 1501, Nr 216, poz. 1676, z 2010 r., Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131.

³ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2002 r., Nr 153, poz. 1271, z 2003 r., Nr 124, poz. 1155, Nr 217, poz. 2125, z 2004 r., Nr 96, poz. 959, z 2005 r., Nr 64, poz. 565, z 2006 r., Nr 145, poz. 1050, z 2009 r., Nr 18, poz. 97, z 2010 r., Nr 40, poz. 230, Nr 182, poz. 1228.

⁴ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r., Nr 12, poz. 65, Nr 73, poz. 501, z 2008 r., Nr 127, poz. 817, z 2009 r., Nr 157, poz. 1241, z 2010 r., Nr 40, poz. 230.

⁵ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r., Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1218, z 2007 r., Nr 57, poz. 390, Nr 82, poz. 558.

⁶ Zmiana wymienionej ustawy została ogłoszona w Dz.U. z 2010, nr 127, poz. 857.