

Warszawa, dnia 4 listopada 2014 r.

Poz. 1511

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 29 października 2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2:
 - a) w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”;
 - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Memorandum Paryskie – międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MIR z 2014 r. poz. 61);”
 - c) dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) morski certyfikat pracy – certyfikat, o którym mowa w prawidło 5.1.3 Konwencji MLC;
6) deklaracja zgodności – deklaracja, o której mowa w prawidło 5.1.3 Konwencji MLC.”;
- 2) w § 13 w ust. 2:
 - a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9) eksploatacja statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu,
10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy, lub”;
 - b) dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) brak możliwości sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego taki plan został uzgodniony.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

- 3) w § 16:
- a) w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) statek podnosi banderę państwa niebędącego stroną co najmniej jednej z konwencji, o których mowa w § 2 pkt 1.”,
- b) w ust. 2:
- pkt 14 otrzymuje brzmienie:
- „14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku członków załogi.”,
- po pkt 14 dodaje się pkt 14a–14c w brzmieniu:
- „14a) istnieją braki w dokumentacji wymaganej na mocy Konwencji MLC lub dokumentację prowadzono w sposób niezgodny ze stanem faktycznym,
- 14b) warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC lub przekazano informację, o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy,
- 14c) istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania wymogów Konwencji MLC, lub”;
- 4) po § 18 dodaje się § 18a w brzmieniu:
- „§ 18a. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku bardziej szczegółowej inspekcji, że warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o uchybieniach i terminach, w jakich należy je usunąć.
2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub związane są ze złożoną informacją, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, organ inspekcyjny informuje o tych uchybieniach również reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.”;
- 5) po § 23 dodaje się § 23a w brzmieniu:
- „§ 23a. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że na statku podnoszącym banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej doszło do niebudzącego wątpliwości naruszenia prawa Unii Europejskiej, organ inspekcyjny niezwłocznie informuje o tym odpowiednie organy państwa bandery statku, instytucje międzynarodowe lub inne podmioty właściwe w sprawach z zakresu bezpieczeństwa na morzu.”;
- 6) w § 24:
- a) w ust. 1:
- w pkt 3 lit. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) przekazywania niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia.”,
- dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) nieprawidłowości dotyczące warunków życia i pracy marynarzy na statku, stwarzające wyraźne zagrożenie dla ich zdrowia, bezpieczeństwa lub ochrony, a także uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC.”,
- b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:
- „4a. Jeżeli do zatrzymania statku lub wstrzymania operacji doszło z powodu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym:
- 1) administrację państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela;
- 2) reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.
- 4b. W przypadku, o którym mowa w ust. 4a, może być sporządzony plan działań naprawczych, o którym mowa w ust. 6 paragrafa 5.2.1 Konwencji MLC.
- 4c. Organ inspekcyjny przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych może skonsultować się z państwem bandery statku.
- 4d. Zaakceptowanie planu działań naprawczych oraz upewnienie się przez organ inspekcyjny, że zostanie on niezwłocznie wdrożony, uznaje się za usunięcie uchybień, o których mowa w ust. 1 pkt 4.”;

7) po § 25 dodaje się § 25a w brzmieniu:

„§ 25a. 1. W przypadku gdy przekazywana przez marynarza informacja, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, dotyczy naruszenia wymogów Konwencji MLC, wstępna ocena, o której mowa w art. 56 ust. 2 ustawy, obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano ze statkowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawie 5.1.5 Konwencji MLC, jeżeli zostały one przyjęte.

2. Inspektor podejmuje wszelkie działania, aby skarga została rozpatrzona na statku zgodnie z procedurami i instrukcjami, o których mowa w § 3 ust. 2.

3. W przypadku gdy w wyniku wstępnej oceny, o której mowa w ust. 1, lub w wyniku inspekcji zostaną stwierdzone uchybienia uzasadniające zatrzymanie statku, organ inspekcyjny zatrzymuje statek.

4. W przypadku gdy nie została wydana decyzja o zatrzymaniu statku, a skarga marynarza dotycząca naruszenia wymogów Konwencji MLC nie została rozpatrzona na statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym właściwe organy państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień i przedstawienie planu działań naprawczych.

5. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 4, aby zapewnić przechowywanie informacji oraz poinformowanie stron, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem z procedur przewidzianych prawem, organ inspekcyjny, w sprawach objętych zakresem Konwencji MLC, przekazuje kopię raportu z inspekcji, wraz z otrzymanymi w wyznaczonym terminie odpowiedziami właściwych organów państwa bandery statku, Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy oraz reprezentatywnym organizacjom zrzeszającym odpowiednio marynarzy lub armatorów.

6. Do dnia 1 kwietnia każdego roku organ inspekcyjny przekazuje Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy informację o liczbie skarg, które wpłynęły w danym roku, oraz sposobie ich załatwienia, w szczególności o liczbie skarg uznanych za bezzasadne oraz liczbie skarg uznanych za zasadne, w tym załatwionych i niezałatwionych, a także informację o liczbie zatrzymań statków, których przyczyną były uchybienia z zakresu Konwencji MLC.”;

8) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) pkt 27 otrzymuje brzmienie:

„27. Rozkład alarmowy, plan ochrony przeciwpożarowej, statkowy podręcznik ochrony przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich – plan zabezpieczenia niezatapialności (The muster list, fire control plan, fire safety operational booklet and for passenger ships – a damage control plans and booklets).”;

b) po pkt 46 dodaje się pkt 47–73 w brzmieniu:

„47. Morski certyfikat pracy (Maritime Labour Certificate).

48. Deklaracja zgodności (Declaration of Maritime Labour Compliance, parts I and II).

49. Certyfikat okrętowy lub inny dokument stanowiący dowód państwowej przynależności statku (Certificate of Registry or other document of nationality).

50. Informacja o właściwościach manewrowych (Manoeuvring Booklet and information).

51. Dokumentacja przydatności do eksploatacji z pomieszczeniem maszynowym okresowo bezwachtowym (Unattended Machinery Spaces (UMS) evidence).

52. Raport testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO (LRIT Conformance Test Report).

53. Kopia certyfikatu zgodności rejestratora danych z podróży (VDR) wydanego przez jednostkę testującą, z datą badania zgodności i opisem warunków badania (Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR).

54. Raport z testu urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (AIS test report).

55. Karta charakterystyki ładunku (Material Safety Data Sheets (MSDS)).

56. Certyfikat zgodnie z wymogami Kodeksu INF (Certificate of Fitness, International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).

57. Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances).
 58. Program oceny stanu technicznego (Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)).
 59. Zapisy systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju w odniesieniu do zbiornikowców do przewozu oleju (The record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage – for oil tankers).
 60. Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS) oraz Zapisy operacji STS (STS Operation Plan and Records of STS Operations).
 61. Podręcznik procedur i instalacji w odniesieniu do chemikaliowców (Procedures and Arrangements Manual – for chemical tankers).
 62. Zapisy dotyczące operacji przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane (Logbook for fuel oil change-over).
 63. Świadectwo uznania typu spalarki okrętowej (Type approval certificate of incinerator).
 64. Dokumenty dostawy paliwa (Bunker delivery note).
 65. Międzynarodowy Certyfikat Efektywności Energetycznej (International Energy Efficiency Certificate).
 66. Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)).
 67. Kartoteka techniczna EEDI (EEDI Technical File).
 68. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (Świadectwo EIAPP) (Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)).
 69. Kartoteka techniczna NOx (Technical files).
 70. Książka zapisów parametrów silnika (Record book of engine parameters).
 71. Książka inspekcji sprzętu przeładunkowego (Cargo Gear Record Book).
 72. Plan holowania awaryjnego (Ships-specific emergency towing procedure).
 73. Procedury podejmowania człowieka z wody (Plan/procedure to recover person from the water).”;
- 9) w załączniku nr 6 do rozporządzenia:
- a) w pkt 1 ppkt 13 otrzymuje brzmienie:
„13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zgodnie z instrukcją przyjętą w ramach Memorandum Paryskiego;”
 - b) w pkt 9:
 - tytuł otrzymuje brzmienie:
„**Nieprawidłowości wynikające z Konwencji MLC:**”
 - dodaje się ppkt 8 i 9 w brzmieniu:
 - „8) warunki na statku nie spełniają wymogów w odniesieniu do zdrowia, bezpieczeństwa i ochrony marynarzy;
 - 9) wystąpienie poważnych lub powtarzających się naruszeń wymogów Konwencji MLC odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku, wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy lub deklaracji zgodności statku.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.