Dz. U. 2012 poz. 1068

Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1374, z 2026 r. poz. 1079.

U S T A W A

z dnia 31 sierpnia 2012 r.

o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich[1)]

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa reguluje organizację i działanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego.

2. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, zwana dalej „Komisją", prowadzi badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Art. 2. 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

1) wypadku morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:
   a) śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub
   b) zaginięcia człowieka przebywającego na statku, lub
   c) zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, lub

[1)] Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 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 Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.).

d) uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw, lub

e) wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenia uszkodzenia kadłuba, lub

f) wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób, lub

g) wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody

– z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;

2) bardzo poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach;

3) poważnym wypadku – należy przez to rozumieć wypadek morski inny niż określony w pkt 2, którego skutkiem jest:

a) unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba – powodujące, że statek nie odpowiada wymaganiom określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży lub

b) wyrządzenie szkody w środowisku, innej niż szkoda, o której mowa w pkt 2, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem środowiska, lub

c) awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z lądu;

4) incydencie morskim – należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż określone w pkt 1–3, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku, osób na nim przebywających lub środowisko, z tym że incydentem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;

5) kodeksie badania wypadków – należy przez to rozumieć Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)[2)];

6) rejestratorze VDR lub S-VDR – należy przez to rozumieć zespół urządzeń służących do rejestracji danych z przebiegu podróży statku, w tym czasu, pozycji, prędkości, kursu oraz rejestrujących głos na mostku nawigacyjnym, spełniający wymagania ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);

7) bazie danych EMCIP – należy przez to rozumieć elektroniczną bazę danych o nazwie Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), w której są gromadzone i przechowywane informacje dotyczące wypadków i incydentów morskich;

8) szybkim statku pasażerskim – należy przez to rozumieć statek, określony w Prawidle 1 Rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177, z 2005 r. poz. 1016 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320

2) Rezolucja MSC.255(84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. poz. 44).

i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS), przewożący więcej niż 12 pasażerów.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o statku, statku rybackim, promie pasażerskim typu ro-ro, jachcie rekreacyjnym, uznanej organizacji, umowach międzynarodowych, państwie członkowskim Unii Europejskiej, państwie trzecim, należy przez to rozumieć statek, statek rybacki, prom pasażerski typu ro-ro, jacht rekreacyjny, uznaną organizację, umowy międzynarodowe, państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie, w rozumieniu ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181, 1137, 1669 i 2245).

Rozdział 2

Organizacja Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Art. 3. 1. Komisja jest organem stałym i niezależnym.

2. Komisja działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej.

3. W skład Komisji wchodzi pięciu członków, w tym: przewodniczący, zastępca przewodniczącego i sekretarz.

4. Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami i reprezentuje Komisję na zewnątrz.

5. Przewodniczącego Komisji wyznacza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na okres 5 lat.

6. Pozostałych członków Komisji wyznacza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na okres 5 lat, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa wyznaczenie członkowi Komisji w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 5 i 7.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może cofnąć wyznaczenie członkowi Komisji na wniosek Komisji uchwalony bezwzględną większością głosów.

9. Komisja jest uprawniona do dostępu do informacji zawartych w bazie danych EMCIP, o czym powiadamia Komisję Europejską.

Art. 4. 1. Członkiem Komisji może być osoba, która:

1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa popełnione umyślnie;
4) posiada wykształcenie wyższe, o którym mowa w art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668, z późn. zm.[3)]), w zakresie nauk technicznych, matematycznych, fizycznych, chemicznych, ekonomicznych, humanistycznych lub prawnych;
5) posiada wiedzę z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego;
6) posiada co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie:
   a) nawigacji morskiej lub
   b) eksploatacji handlowej statku, lub
   c) eksploatacji siłowni okrętowych, lub
   d) eksploatacji statków rybackich, lub
   e) budowy i konstrukcji statków morskich, lub
   f) statkowych instalacji elektrycznych i automatyki, lub
   g) ratownictwa chemicznego i walki z pożarami, lub
   h) prawa morskiego.

2. Przewodniczącym Komisji może być osoba spełniająca warunki, o których mowa w ust. 1, oraz posiadająca co najmniej piętnastoletnie doświadczenie w pracy w gospodarce morskiej, w tym co najmniej 10 lat pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej 5 lat pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103).

Art. 5. 1. Członkostwo w Komisji wygasa z upływem okresu wyznaczenia, chwilą śmierci, zaprzestania spełniania wymagań określonych w art. 4 ust. 1,

[3)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2024 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 276, 447, 534, 577, 730 i 823.

cofnięcia wyznaczenia na podstawie art. 3 ust. 7 i 8, lub chwilą przyjęcia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rezygnacji.

2. Wygaśnięcie członkostwa w Komisji spowodowane upływem okresu wyznaczenia, zaprzestaniem spełniania wymagań określonych w art. 4 ust. 1, cofnięciem wyznaczenia na podstawie art. 3 ust. 7 i 8, lub przyjęciem przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rezygnacji, jest równoznaczne z rozwiązaniem stosunku pracy bez wypowiedzenia.

Art. 6. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040 i 1043), zwaną dalej „Kodeksem pracy", z zastrzeżeniem przypadków określonych w niniejszej ustawie. Z dniem wyznaczenia z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

Art. 7. Do członków Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21–24, art. 26 i art. 28 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1915 oraz z 2019 r. poz. 1043).

Art. 8. 1. Do czasu pracy członka Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków Komisji nie może przekraczać 6 miesięcy.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany z tygodniowym wyprzedzeniem, a w razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego – na bieżąco.

4. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin. Pozostały czas odpoczynku, stanowiący różnicę między przysługującą członkowi Komisji liczbą godzin odpoczynku, o którym mowa w art. 132 Kodeksu pracy, a liczbą godzin udzielonego odpoczynku, udziela się członkowi Komisji po zakończeniu pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy, nie później jednak niż w ciągu 7 dni.

6. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego, odpoczynku, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, udziela się bezpośrednio po ustaniu

przyczyn powodujących konieczność wykonywania pracy w dniu wolnym od pracy, nie później jednak niż w ciągu 14 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje w gotowości do podjęcia czynności badawczych poza normalnymi godzinami pracy (dyżur telefoniczny), w wymiarze nieprzekraczającym 160 godzin na miesiąc. Czasu dyżuru telefonicznego nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru członek Komisji nie wykonywał pracy. Dyżur telefoniczny może być pełniony w czasie odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i art. 133 Kodeksu pracy. Za czas dyżuru telefonicznego przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z ilości godzin pełnienia dyżuru pomnożonej przez 30% stawki godzinowej, wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

Art. 9. 1. Członek Komisji jest obowiązany do podjęcia czynności badawczych niezwłocznie po powiadomieniu o konieczności przystąpienia do tych czynności.

2. Czas dojazdu na miejsce prowadzenia czynności badawczych, liczony od chwili powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do tych czynności, do chwili przybycia na to miejsce, a także czas powrotu do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

3. Przewodniczący Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji, określając okres tego oddelegowania.

Art. 10. 1. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeby, eksperci wyznaczeni przez przewodniczącego Komisji.

2. Ekspertem może być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie lub średnie branżowe oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego.

3. Ekspertom za udział w pracach Komisji, w tym za wykonanie ekspertyzy, przysługuje ustalone w umowie cywilnoprawnej wynagrodzenie, którego wysokość uzależnia się od charakteru prowadzonego badania i jego złożoności.

4. Przewodniczący Komisji może zlecić wykonanie ekspertyz, badań lub analiz niezbędnych do prowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego, innym podmiotom niż eksperci.

Art. 11. Członek Komisji lub ekspert biorący udział w pracach Komisji, także po wygaśnięciu członkostwa w Komisji lub zakończeniu przez eksperta prac w Komisji:

1) jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości powzięte w związku z badaniem przez Komisję wypadku lub incydentu morskiego;
2) może być zwolniony od obowiązku zachowania tajemnicy przez właściwy organ wyłącznie gdy nadrzędny interes publiczny uzasadnia odstąpienie od zasady poufności;
3) nie może występować w roli biegłego w postępowaniu przed sądem lub innym organem w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję, w których członek Komisji lub ekspert brał lub bierze udział.

Art. 12. 1. Obsługę administracyjną Komisji zapewnia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na działanie Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów biorących udział w pracach Komisji oraz na wyposażenie techniczne, koszty szkoleń, publikacji materiałów Komisji, prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego Komisji ekspertyz, badań i analiz.

Art. 13. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze zarządzenia, siedzibę Komisji oraz regulamin jej działania, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań oraz uzgodnione w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zalecane metody postępowania dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku lub incydentu morskiego, wiążące Rzeczpospolitą Polską.

Art. 14. 1. Komisja bierze udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy powołanego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. przyjmującym reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 177 z 06.07.2011, str. 18).

2. Komisja wyznacza członka Komisji, który reprezentuje ją w pracach zespołu do spraw stałej współpracy.

3. Komisja biorąc udział w pracach zespołu do spraw stałej współpracy uzgadnia z organami powołanymi do prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich Unii Europejskiej najlepsze warunki współpracy w celu:

1) umożliwienia organom prowadzącym badania wspólnego korzystania z instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statków oraz innych obiektów mających znaczenie dla prowadzonego badania, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych;
2) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy specjalistycznej koniecznej do wykonania poszczególnych zadań z zakresu badania wypadków i incydentów morskich;
3) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku lub incydencie morskim oraz przygotowania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie Unii Europejskiej;
4) przygotowania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43, oraz przystosowania metod badania wypadków i incydentów morskich do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;
5) odpowiedniego korzystania z wczesnego alertu, o którym mowa w art. 42;
6) ustalenia metod udostępniania dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w art. 32 ust. 1, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw trzecich dotyczących ograniczonego dostępu do tych danych;
7) organizowania, w miarę potrzeb, odpowiednich szkoleń dla osób prowadzących badania wypadków i incydentów morskich;
8) wspierania współpracy w zakresie badania wypadków lub incydentów morskich z odpowiednimi organami państw trzecich i organizacjami międzynarodowymi badającymi takie wypadki lub incydenty morskie;

9) zapewnienia organom prowadzącym badanie niezbędnych informacji.

Rozdział 3

Badanie wypadków i incydentów morskich

Art. 15. 1. Komisja bada wypadki i incydenty morskie:

1) w których uczestniczył:
   a) statek o polskiej przynależności,
   b) statek o obcej przynależności, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym,
   c) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej;
2) w stosunku do których Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym w rozumieniu art. 21 ust. 3.

2. Komisja nie bada wypadków i incydentów morskich:

1) w których uczestniczyły wyłącznie:
   a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji,
   b) statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji;
2) w których uczestniczyły wyłącznie:
   a) inne, niż określone w pkt 1 lit. a, statki pełniące wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych,
   b) statki rybackie o długości całkowitej do 15 m,
   c) jachty rekreacyjne,
   d) statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący

   – z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;
3) na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.

Art. 16. 1. Komisja nie rozstrzyga o winie lub o odpowiedzialności.

2. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

3. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów.

4. Komisja prowadzi badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Komisję.

Art. 17. 1. Celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

2. Badanie obejmuje zbieranie i analizowanie dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu morskiego, a także gdy jest to wskazane, przygotowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1.

2a. W ramach wykonywania zadań, o których mowa w ust. 2, Komisja bada przyczyny i rejestruje informacje o zgonach marynarzy, którzy ponieśli śmierć na statkach, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 lit. a.

3. Czynności badawcze, w ramach badania, prowadzi zespół wyznaczony przez przewodniczącego Komisji, składający się z członków Komisji oraz, w razie potrzeby, z ekspertów biorących udział w pracach Komisji.

4. Zespół prowadzący czynności badawcze składa się co najmniej z dwóch osób, w tym co najmniej jednego członka Komisji.

Art. 18. 1. W pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, nie może brać udziału członek Komisji lub ekspert, który podlega wyłączeniu. Do wyłączenia stosuje się odpowiednio przepis art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 oraz z 2019 r. poz. 60, 730 i 1133).

2. Członka Komisji lub eksperta, który podlega wyłączeniu z prac Komisji, w tym z prac zespołu prowadzącego czynności badawcze, wyłącza przewodniczący Komisji.

3. Przewodniczącego Komisji wyłącza Komisja. Przepisy ust. 4–7 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku gdy przewodniczący Komisji, w trakcie badania, powziął wiadomość, że w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, bierze lub brał udział członek Komisji lub ekspert podlegający wyłączeniu, przewodniczący Komisji:

1) zarządza weryfikację czynności przeprowadzonych przy udziale tego członka Komisji lub eksperta;
2) wyznacza do prac zespołu innego członka Komisji lub eksperta.

5. Jeżeli w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 4 pkt 1, przewodniczący Komisji powziął wątpliwości co do bezstronności członka Komisji lub eksperta, który brał udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze:

1) składa do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wniosek o cofnięcie wyznaczenia członkowi Komisji;
2) cofa wyznaczenie ekspertowi.

6. W przypadku gdy przewodniczący Komisji, po zakończeniu badania lub po ogłoszeniu raportu, powziął wiadomość, że w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, brał udział członek Komisji lub ekspert podlegający wyłączeniu, przewodniczący Komisji zarządza weryfikację czynności przeprowadzonych przy udziale tego członka Komisji lub eksperta.

7. Jeżeli w wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 6, przewodniczący Komisji powziął wątpliwości co do bezstronności członka Komisji lub eksperta, który brał udział w pracach Komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, zarządza przeprowadzenie ponownego badania oraz:

1) składa do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej wniosek o cofnięcie wyznaczenia członkowi Komisji;
2) cofa wyznaczenie ekspertowi.

Art. 19. 1. Komisja ustala, niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim, czy doszło do wypadku lub incydentu morskiego.

2. Komisja przystępuje do badania wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

3. Badanie wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego przestoju statku w porcie.

4. W wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja może, w drodze decyzji podlegającej natychmiastowemu wykonaniu, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nieprzekraczający 24 godzin.

5. O zatrzymaniu statku w porcie Komisja informuje niezwłocznie kapitana portu, właściwego dla miejsca zatrzymania statku.

6. Od decyzji o zatrzymaniu statku w porcie przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Art. 20. 1. Komisja bada każdy bardzo poważny wypadek i poważny wypadek.

2. Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia poważnego wypadku Komisja może rozstrzygnąć o odstąpieniu od prowadzonego badania.

3. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż wypadek, o którym mowa w ust. 1, lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzyga o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.

4. Przy podejmowaniu rozstrzygnięcia, o którym mowa w ust. 2 i 3, Komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

5. Przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską o każdym wypadku lub incydencie morskim oraz o odstąpieniu od badania wypadku lub incydentu morskiego, o którym mowa w ust. 2 i 3, umieszczając informacje na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.

Art. 21. 1. Komisja prowadzi badanie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie.

2. Komisja może:

1) przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu niż Rzeczpospolita Polska państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim;
2) dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim;
3) dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim.

3. Za państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim, zwane dalej „istotnie zainteresowanym państwem”, uznaje się państwo:

1) bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim lub
2) nadbrzeżne, na którego morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym doszło do wypadku lub incydentu morskiego, lub
3) którego środowisko naturalne, w tym wody i terytorium, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało szkody w znacznych rozmiarach w wyniku wypadku morskiego, lub
4) które, w odniesieniu do sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało w wyniku wypadku lub incydentu morskiego szkody lub było zagrożone niebezpieczeństwem wyrządzenia szkody, lub
5) którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, lub
6) dysponujące istotnymi informacjami, które Komisja uznała za użyteczne w badaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, lub
7) które z innych powodów ma interes w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, uznany za istotny przez Komisję.

Art. 22. 1. Komisja może przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanemu państwu (państwo kierujące badaniem) po uzgodnieniu

z organem właściwym w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich tego państwa, że przejmie ono odpowiedzialność za kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego i będzie prowadzić badanie zgodnie z kodeksem badania wypadków.

2. Do czasu uzgodnienia, które państwo ma być państwem kierującym badaniem, Komisja jest odpowiedzialna za prowadzenie badania wypadku lub incydentu morskiego i prowadzi je samodzielnie.

Art. 23. 1. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo po złożeniu przez odpowiedni organ tego państwa do przewodniczącego Komisji pisemnego wniosku o dopuszczenie do udziału w badaniu. Dopuszczenie może nastąpić po podjęciu badania przez Komisję.

2. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej po uzgodnieniu zakresu i sposobu prowadzenia badania, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia przedstawicielowi tego państwa takiego samego prawa do wysłuchania osób i dostępu do dowodów, jakie mają członkowie Komisji.

3. Komisja dopuszcza do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego istotnie zainteresowane państwo trzecie, po zawarciu z organem właściwym w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich tego państwa porozumienia, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.

Art. 24. 1. Jeżeli badanie wypadku lub incydentu morskiego, w stosunku do którego Rzeczpospolita Polska jest państwem istotnie zainteresowanym, podjął organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa, Komisja, z uwzględnieniem art. 15, rozstrzyga o dołączeniu do tego badania.

2. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego, prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich innego niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowanego państwa

członkowskiego Unii Europejskiej, Komisja uzgadnia z tym organem zakres i sposób prowadzenia badania.

3. W celu dołączenia do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez organ właściwy do badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanego państwa trzeciego, Komisja zawiera z tym organem porozumienie, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami kodeksu badania wypadków.

Art. 25. 1. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego dobro prowadzonego badania Komisja prowadzi własne badanie wypadku lub incydentu morskiego, pomimo prowadzenia badania przez inne niż Rzeczpospolita Polska istotnie zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej (badanie równoległe).

2. O powodach podjęcia badania równoległego przewodniczący Komisji powiadamia Komisję Europejską.

3. W przypadku prowadzenia badania równoległego Komisja powstrzymuje się od stosowania środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwiać lub opóźniać prowadzenie badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, oraz współpracuje z państwem, o którym mowa w ust. 1, w szczególności poprzez wymianę informacji zebranych w trakcie prowadzonych badań, w celu osiągnięcia, o ile to możliwe, jednakowych wyników.

Art. 26. 1. W badaniu wypadku lub incydentu morskiego Komisja posługuje się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 328 z 10.12.2011, str. 36).

2. Komisja może, w szczególnym przypadku, odstąpić od metodologii, o której mowa w ust. 1, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania. Odstąpienie od przyjętej metodologii wymaga zgody przewodniczącego Komisji.

Art. 27. 1. Przewodniczący Komisji może zwrócić się do organu innego państwa o przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji.

2. W przypadku gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, uczestniczącego w prowadzonym przez Komisję badaniu wypadku lub incydentu morskiego, przewodniczący Komisji może zwrócić się do tego organu o przeprowadzenie tych czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.

3. W przypadku gdy przeprowadzenie czynności badawczych na rzecz Komisji ma zostać dokonane przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które nie uczestniczy w prowadzonym przez Komisję badaniu wypadku lub incydentu morskiego, lub organ państwa trzeciego, przewodniczący Komisji uzgadnia koszty związane z przeprowadzeniem tych czynności.

Art. 28. 1. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska jest istotnie zainteresowanym państwem, Komisja przeprowadza te czynności bezpłatnie, na zasadzie wzajemności.

2. W przypadku złożenia wniosku przez organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jeżeli Rzeczpospolita Polska nie jest istotnie zainteresowanym państwem, lub przez organ państwa trzeciego, Komisja przeprowadza te czynności po uzgodnieniu przez przewodniczącego Komisji z tym organem kosztów związanych z przeprowadzeniem tych czynności.

Art. 29. 1. Członkowie Komisji są uprawnieni do:

1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego;
2) dostępu do statku, jego wraku, wyposażenia, ładunku oraz ich szczątków;
3) udziału w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy;

4) wystąpienia z wnioskiem do przewodniczącego Komisji o wykonanie ekspertyz, badań lub analiz, o których mowa w art. 10 ust. 4, rzeczy lub substancji, o których mowa w pkt 3, oraz dostępu do wyników tych ekspertyz, badań lub analiz;
5) dostępu do dokumentów, w tym ich kopiowania i używania, informacji i danych, w tym danych z rejestratora VDR lub S-VDR – odnoszących się do statku, jego podróży, ładunku, załogi i pasażerów;
6) dostępu do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego lub do wyników badań próbek pobranych z ciał ofiar;
7) żądania przeprowadzenia badań członków załogi statku lub innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, mogących mieć znaczenie dla badania wypadku lub incydentu morskiego, w szczególności pobrania odcisków daktyloskopijnych, włosów, moczu, krwi, śliny, zapachu, wymazu ze śluzówki policzków, próby pisma, wykonania fotografii osoby lub dokonania utrwalenia głosu oraz dostępu do wyników tych badań;
8) wysłuchania osób;
9) dostępu do informacji i dokumentacji dotyczącej przeglądów statku, będących w dyspozycji armatora, państwa bandery statku, instytucji klasyfikacyjnej lub innego podmiotu, który ma siedzibę lub przedstawicielstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
10) zapoznania się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego będących w posiadaniu Policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.

2. Sposób korzystania z przysługujących członkom Komisji uprawnień, o których mowa w ust. 1, określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w regulaminie działania Komisji, kierując się potrzebą zapewnienia pełnego i bezstronnego ustalenia okoliczności i przyczyn badanych wypadków i incydentów morskich.

3. Dokumentem potwierdzającym uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 oraz 5–10, jest legitymacja członka Komisji.

4. Legitymację członka Komisji wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, kierując się koniecznością określenia niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację osoby będącej członkiem Komisji.

Art. 30. 1. W razie zajścia wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji oraz eksperci biorący udział w jej pracach mają prawo do realizacji swoich uprawnień w pierwszej kolejności.

2. W celu przeprowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego członkom Komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach Komisji przysługuje prawo dostępu do portów oraz infrastruktury portowej.

3. Czynności podejmowane przez członków Komisji w związku z badaniem wypadku lub incydentu morskiego nie mogą naruszać uprawnień organów ścigania lub organów wymiaru sprawiedliwości.

Art. 31. 1. Eksperci biorący udział w pracach Komisji, oraz przedstawiciele istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 29 ust. 1, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.

2. W przypadku przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw, o których mowa w art. 23, upoważnienie ogranicza się do wysłuchania osób i dostępu do dowodów.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór upoważnienia, mając na uwadze zakres niezbędnych informacji umożliwiających identyfikację osób, o których mowa w ust. 1.

Art. 32. 1. W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzyskane przez Komisję:

1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,
2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego,

3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

– nie mogą być udostępnione przez Komisję ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

2. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego lub postępowania przed izbą morską za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku.

Art. 33. 1. Ekspertyzy wykonane przez Komisję lub ekspertów biorących udział w pracach Komisji, w szczególności w oparciu o dowody, dane techniczne statku, rejestratory VDR lub S-VDR, mogą być udostępniane przez Komisję na wniosek izby morskiej, sądu, prokuratora lub Policji, tym podmiotom.

2. Udostępnione ekspertyzy nie mogą stanowić dowodu winy lub być przesłanką odpowiedzialności w postępowaniu przed organami, o których mowa w ust. 1.

Art. 34. W przypadku gdy do badania wypadku lub incydentu morskiego konieczne jest podjęcie przez Komisję współpracy z innym działającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem badającym wypadki lub incydenty morskie, w tym z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zakres i tryb współpracy uzgadniają przewodniczący tych organów.

Art. 34a. Komisja wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.[4)]), przy pierwszej czynności

[4)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie.

Rozdział 4

Raporty i zalecenia

Art. 35. 1. Komisja sporządza i ogłasza raporty: końcowy lub tymczasowy, albo uproszczony.

2. Komisja sporządza i przekazuje do dnia 31 marca raport na temat liczby i przyczyn zgonów marynarzy na statkach o polskiej przynależności w poprzednim roku kalendarzowym i przekazuje go Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.

Art. 36. 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza raport końcowy.

2. Raport końcowy powinien zawierać:

1) zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym informacje o rannych, ofiarach śmiertelnych lub zanieczyszczeniu środowiska;
2) określenie państwa bandery statku, jego właściciela, armatora, operatora oraz instytucji klasyfikacyjnej;
3) informacje dotyczące uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim statków, ich wymiary i moc maszyn, a także informacje dotyczące członków załogi, w szczególności zakres ich obowiązków oraz okres zaokrętowania;
4) opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego;
5) analizę i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego, w tym czynników mechanicznych, ludzkich lub organizacyjnych;
6) opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania;
7) zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, o których mowa w art. 43 ust. 1 – gdy jest to uzasadnione.

3. Komisja ogłasza raport końcowy, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.

Art. 37. 1. Jeżeli ze względu na szczególną zawiłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w terminie, o którym mowa w art. 36 ust. 3, jest niemożliwe, Komisja sporządza i ogłasza w tym terminie raport tymczasowy.

2. Raport tymczasowy powinien zawierać co najmniej informacje zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim, o którym mowa w art. 20 ust. 5, okoliczności wystąpienia wypadku lub incydentu morskiego oraz przewidywany czas sporządzenia i ogłoszenia raportu końcowego.

3. Raport tymczasowy, o którym mowa w ust. 1, i następujący po nim raport końcowy Komisja ogłasza na swojej stronie internetowej.

Art. 38. 1. Jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego Komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości, sporządza i ogłasza raport uproszczony.

2. Raport uproszczony powinien zawierać elementy, o których mowa w art. 36 ust. 2 pkt 1–6.

3. Komisja ogłasza raport uproszczony, w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego, na swojej stronie internetowej.

Art. 39. 1. Przed ogłoszeniem raportu końcowego Komisja przesyła projekt raportu organom powołanym do prowadzenia badania wypadków lub incydentów morskich istotnie zainteresowanych państw oraz innym podmiotom, których dotyczy treść raportu, w celu umożliwienia zgłoszenia uwag, wraz ze wskazaniem terminu na zgłaszanie tych uwag.

2. O sposobie uwzględnienia uwag rozstrzyga Komisja.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, nie powinny udostępniać treści projektu raportu.

Art. 40. 1. W raporcie końcowym, uproszczonym oraz tymczasowym Komisja podaje przyczyny wypadku lub incydentu morskiego, o ile są znane, bez względu na to, czy treść zawarta w raporcie może być podstawą ustalenia przez inne podmioty odpowiedzialności lub winy.

2. Raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie

winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku lub incydentu morskiego, którego raport dotyczy.

Art. 41. 1. O sporządzeniu raportu końcowego lub tymczasowego, albo uproszczonego przewodniczący Komisji informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Kopię raportu, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący Komisji przesyła Komisji Europejskiej. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego, będącego przedmiotem raportu, Komisja zamieszcza na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP.

3. Przewodniczący Komisji przesyła Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) kopię raportu końcowego z badania:

1) bardzo poważnego wypadku morskiego,
2) wypadku morskiego innego niż określony w pkt 1, lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów morskich w przyszłości

– za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS), stanowiącego bazę informacji w zakresie bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i środowiska morskiego, prowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

4. Przewodniczący Komisji niezwłocznie przekazuje Prezesowi Wyższego Urzędu Górniczego kopię raportu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotyczy on zdarzenia związanego z działalnością polegającą na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 41a. Informacje w raporcie, o którym mowa w art. 35 ust. 2:

1) są przedstawione w formacie określonym przez Międzynarodowe Biuro Pracy i z wykorzystaniem klasyfikacji przez nie określonych;
2) zawierają:
   a) informację o rodzaju (klasyfikacji) zgonu,
   b) typie statku i tonażu brutto,
   c) miejscu zgonu (na morzu, w porcie, na kotwicowisku),
   d) płci marynarza,

e) wieku marynarza,

f) stanowisku, na którym był zatrudniony marynarz,

g) dziale, w którym był zatrudniony marynarz.

Art. 42. 1. Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja, aby zapobiec ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, może skierować do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, organów administracji morskiej, służb ratowniczych oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe, ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie (wczesny alert).

2. W przypadku gdy w celu zapobieżenia ryzyku zaistnienia wypadków lub incydentów morskich konieczne jest podjęcie działań przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwa Unii Europejskiej przewodniczący Komisji niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską o konieczności wydania wczesnego alertu.

Art. 43. 1. Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, zwane dalej „zaleceniami”.

2. Komisja może sporządzić zalecenia na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich.

3. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy.

4. Zalecenia stanowią propozycje działań skierowanych do podmiotów, które mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, uznanych organizacji, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, Policji, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe.

5. Komisja może informować o swoich zaleceniach międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie właściwe w sprawach zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim.

Art. 44. Podmioty, do których skierowane są zalecenia, mają obowiązek powiadomić przewodniczącego Komisji w terminie do 6 miesięcy od dnia

doręczenia raportu końcowego, o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję.

Art. 45. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres raportów sporządzanych przez Komisję, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej ustanawiające podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego[5)] oraz wymagania kodeksu badania wypadków.

Art. 46. Komisja może przeprowadzić ponowne badanie wypadku lub incydentu morskiego, po ogłoszeniu raportu końcowego lub uproszczonego, w razie późniejszego ujawnienia faktów lub dowodów, dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, nieznanych Komisji, które mogłyby mieć istotny wpływ na wynik badania.

Rozdział 5

Obowiązki innych podmiotów związane z badaniem wypadków i incydentów morskich

Art. 47. 1. Kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem wypadku lub incydentu morskiego ma obowiązek niezwłocznie o tym powiadomić:

1) najbliższy terenowy organ administracji morskiej lub
2) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, lub
3) Marynarkę Wojenną, lub
4) Straż Graniczną, lub
5) Policję, lub
6) Państwową Straż Pożarną, lub
7) inne służby ustawowo powołane do niesienia pomocy.

2. Podmioty, które otrzymały powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, są obowiązane niezwłocznie powiadomić Komisję o wypadku lub incydencie morskim.

---

5) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.).

3. Armator i kapitan statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski, obowiązani są niezwłocznie powiadomić o wypadku lub incydencie morskim Komisję oraz kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, a także zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące wypadku lub incydentu morskiego.

4. Podmiot zarządzający portem i użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, w którego wyniku:

1) doszło do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub
2) obiekty infrastruktury portowej zostały uszkodzone lub spowodowały szkodę

– mają obowiązek powiadomić o wypadku morskim Komisję oraz zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące tego wypadku.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonania obowiązków armatora i kapitana statku, podmiotu zarządzającego portem oraz użytkownika infrastruktury portowej, w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, biorąc pod uwagę konieczność prawidłowego postępowania w przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

Art. 48. Organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja oraz Państwowa Straż Pożarna są obowiązane do udzielania Komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Art. 49. Osoba dysponująca:

1) środkami łączności mogącymi pomóc w przekazaniu wiadomości dotyczącej wypadku lub incydentu morskiego,
2) środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego

– jest obowiązana udostępnić je niezwłocznie na żądanie Komisji.

Art. 50. 1. Osoba dysponująca:

1) informacjami związanymi z wypadkiem lub incydentem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego jest obowiązana do ich zachowania, zapobieżenia ich nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji,
2) innymi urządzeniami niż urządzenia, o których mowa w pkt 1, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z badaniem wypadku lub incydentu morskiego jest obowiązana do zapobieżenia ingerencji w te urządzenia

– do czasu poinformowania przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia badania, nie dłużej jednak niż przez 3 miesiące od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, po zaistnieniu wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie informują Komisję o posiadanych informacjach i urządzeniach wymienionych w ust. 1.

Rozdział 6

Kary pieniężne

Art. 51. 1. Kto:

1) będąc świadkiem wypadku lub incydentu morskiego nie powiadomił:
   a) najbliższego terenowego organu administracji morskiej lub
   b) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, lub
   c) Marynarki Wojennej, lub
   d) Straży Granicznej, lub
   e) Policji, lub
   f) Państwowej Straży Pożarnej, lub
   g) innych służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy,
2) uniemożliwia członkom Komisji korzystanie z przysługujących im uprawnień, o których mowa w art. 29 ust. 1,

3) uniemożliwia ekspertom biorącym udział w pracach Komisji lub przedstawicielom istotnie zainteresowanych państw korzystanie z przyznanych im zgodnie z art. 31 uprawnień,
4) nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji, o których mowa w art. 49 i art. 50,
5) będąc obowiązany do powiadomienia przewodniczącego Komisji o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję w terminie, o którym mowa w art. 44, nie powiadomił tego organu

– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Art. 52. Kary pieniężne wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 53. Wpływy z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 54. (pominięty)

Art. 55. (pominięty)

Art. 56. (pominięty)

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 57. W sprawach wypadków morskich, w rozumieniu art. 1 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 54 w brzmieniu dotychczasowym, które zaistniały przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, postępowanie prowadzą na podstawie dotychczasowych przepisów, właściwe izby morskie.

Art. 58. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie przepisów art. 76 ust. 4 oraz spraw do

których mają zastosowanie przepisy pkt 17.2 i 18.9.5 oraz 18.21 załącznika ustawy zmienianej w art. 56, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 59. Stacje pilotowe, o których mowa w art. 229 ustawy wymienionej w art. 55 utworzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się stacjami pilotowymi w rozumieniu art. 229 ustawy wymienionej w art. 55 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 60. Przepis wykonawczy, wydany na podstawie art. 12 ust. 2, art. 28 ust. 4 oraz art. 107 ust. 10 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu dotychczasowym, zachowuje moc do czasu wejścia w życie przepisu wykonawczego wydanego na podstawie art. 12 ust. 2, art. 28 ust. 4 oraz art. 107b ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 61. Dokumenty kwalifikacyjne pilotów morskich wydane przed dniem wejścia w życie art. 107 ustawy, o której mowa w art. 56, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowują ważność na czas, na jaki zostały wydane.

Art. 62. 1. W latach 2012–2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

1) 2012 r. – 1270 tys. zł;
2) 2013 r. – 2310 tys. zł;
3) 2014 r. – 2368 tys. zł;
4) 2015 r. – 2427 tys. zł;
5) 2016 r. – 2488 tys. zł;
6) 2017 r. – 2550 tys. zł;
7) 2018 r. – 2611 tys. zł;
8) 2019 r. – 2674 tys. zł;
9) 2020 r. – 2738 tys. zł;
10) 2021 r. – 2803 tys. zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

1) wykorzystaniu innych rozwiązań technologicznych w zakresie prowadzenia przez Komisję badań wypadków lub incydentów morskich,

2) racjonalizacji wykonywania przez Komisję czynności,

3) obniżeniu kosztów zewnętrznej obsługi Komisji

– mając na względzie zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Komisji i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

Art. 63. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia[6)], z wyjątkiem przepisów art. 56 pkt 12 i 13, które wchodzą w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

6) Ustawa została ogłoszona w dniu 26 września 2012 r.