

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 27 czerwca 2008 r.
o ochronie żeglugi i portów morskich
(druk nr 197)

USTAWA z dnia 21 marca 1991 r. O OBSZARACH MORSKICH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ I ADMINISTRACJI MORSKIEJ (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.)

Art. 48.

[1. W zakresie nieunormowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia albo ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie, przystani oraz w pasie technicznym - dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.]

- <1. W zakresie nieunormowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich – dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.>**
2. Przepisy porządkowe, o których mowa w ust. 1, ustanawia się w formie zarządzenia porządkowego.
 3. (skreślony).
 4. Zarządzenie porządkowe wchodzi w życie z dniem w nim określonym, nie wcześniej jednak niż z dniem jego ogłoszenia, w sposób określony w ust. 5 lub 6.
 5. Zarządzenie porządkowe podlega ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres obowiązywania tego zarządzenia.
 6. W razie konieczności natychmiastowego wprowadzenia w życie zarządzenia porządkowego, może ono być publikowane w drodze obwieszczeń w miejscach jego obowiązywania, drogą radiową lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty w żegludze morskiej lub na danym terenie. Dzień takiego opublikowania zarządzenia porządkowego jest dniem jego ogłoszenia.
 7. Zarządzenie porządkowe ogłoszone w sposób określony w ust. 6 podaje się następnie do wiadomości we właściwym wojewódzkim dzienniku urzędowym.

Art. 50.

1. Wykonując w polskich obszarach morskich zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1-6 i 9:
 - 1) inspekcja morską ma prawo:
 - a) kontrolowania, czy statki są uprawnione do działalności, którą wykonują, oraz czy posiadają wymagane pozwolenie,
 - b) kontrolowania, czy żegluga lub inna działalność jest wykonywana zgodnie z przepisami prawa polskiego i umowami międzynarodowymi,
 - c) wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego powodowanych działalnością na morzu i ich sprawców;
 - <d) kontrolowania, czy statki spełniają wymagania w zakresie ochrony żeglugi morskiej;>**
 - 2) inspekcja bandery ma prawo kontrolowania statków o polskiej przynależności w zakresie wymagań określonych w przepisach prawa polskiego, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz w ratyfikowanych umowach międzynarodowych dotyczących:
 - a) budowy statków, stałych urządzeń i ich wyposażenia,
 - b) składu i kwalifikacji załóg,
 - c) ochrony środowiska,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarno-bytowych;
 - <e) ochrony żeglugi morskiej;>**
 - 3) inspekcja portu ma prawo kontrolowania statków obcej przynależności zawijających do polskich portów w zakresie wymagań określonych w umowach międzynarodowych i przepisach prawa Unii Europejskiej dotyczących:
 - a) bezpieczeństwa żeglugi,
 - b) składu i kwalifikacji załóg,
 - c) ochrony środowiska,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarno-bytowych.
 - <e) ochrony żeglugi morskiej.>**
2. Kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 2, nie podlegają jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.
3. Kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 3, nie podlegają:
 - 1) okręty wojenne i jednostki pomocnicze;
 - 2) statki rybackie;
 - 3) statki drewniane o prostej konstrukcji;
 - 4) statki specjalnej służby państwowej nieużywane do celów handlowych oraz
 - 5) statki rekreacyjne lub sportowe nieużywane do celów handlowych.
4. Określone w ust. 1 pkt 1 uprawnienia inspekcja morską może realizować we współdziałaniu ze Strażą Graniczną, przy użyciu jej sił i środków, a w razie konieczności także w porozumieniu z Marynarką Wojenną.
5. W przypadku nieobecności inspektora inspekcji morskiej na pokładzie jednostki pływającej Straży Granicznej, Straż Graniczna może samodzielnie realizować

- uprawnienia określone w ust. 1 pkt 1 w imieniu terenowego organu administracji morskiej.
6. Przekazanie Straży Granicznej środków posiadanych przez urzędy morskie do realizacji uprawnień określonych w ust. 1 pkt 1 nastąpi w drodze porozumienia ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej i spraw wewnętrznych.
 7. W przypadkach, o których mowa w ust. 5, uprawnienia inspektora inspekcji morskiej, określone w art. 51 ust. 1 i art. 52 ust. 1, przysługują odpowiednio dowódcom jednostek pływających Straży Granicznej.

Art. 52.

1. Jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów ustawy, inspektor może skontrolować obcy statek znajdujący się w polskich obszarach morskich i zmusić go do zawinięcia do wskazanego portu, przy zastosowaniu wszelkich niezbędnych środków.
2. O zatrzymaniu i doprowadzeniu obcego statku do portu polskiego terenowy organ administracji morskiej zawiadamia niezwłocznie właściwy organ państwa bandery statku.
3. Kontrolę w zakresie ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem ze statków reguluje odrębna ustawa.

<4. Kontrolę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich reguluje odrębna ustawa.>

Art. 56.

Kto:

- 1) zatrzymuje lub zakotwicza statek poza miejscem do tego przeznaczonym,
- 2) prowadzi statek poza torami wodnymi lub nie utrzymuje kursu wskazanego przez właściwy organ,
- 3) wprowadza statek do strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa oraz pozostawia w tej strefie sprzęt rybacki,
- 4) wyprowadza statek z portu wbrew otrzymanemu zakazowi,
- 5) ładuje lub wyładowuje towar ze statku w miejscu do tego niewyznaczonym,
- 6) nawiązuje łączność z wybrzeżem, powodując zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi,
- 7) opuszcza statek w miejscu niedozwolonym,
- 8) przyjmuje lub wysadza ze statku ludzi z naruszeniem przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych,
- 9) wykracza przeciwko przepisom wydanym na podstawie art. 47 i 48,
- 10) nie stosuje się do nakazów określonych w art. 52 ust. 1,
- 11) (skreślony),
- 12) uszkadza lub przesuwa znaki nawigacyjne albo użytkuje je niezgodnie z przeznaczeniem,
- 13) uruchamia urządzenia pogarszające skuteczność oznakowania nawigacyjnego,
- 14) wykracza przeciwko przepisom o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów,
- 15) wykracza przeciwko przepisom o okazywaniu bądź podnoszeniu bandery,
- 16) wykracza przeciwko obowiązkowi przedstawiania statku do pomiaru,

17) wykracza przeciwko obowiązkowi zgłoszenia statku lub okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru okrętowego albo do rejestracji w urzędzie morskim,

[18) wykracza przeciwko obowiązkowi umieszczania na statku oznaczenia nazwy i portu macierzystego,]

<18) wykracza przeciwko obowiązkowi umieszczania na statku oznaczenia nazwy, portu macierzystego i numeru identyfikacyjnego statku,>

19) przeszukuje wraki statków lub ich pozostałości bez wymaganego pozwolenia albo nie stosuje się do warunków określonych w pozwoleniu,

20) podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 § 1 Kodeksu morskiego.

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

USTAWA z dnia 22 sierpnia 1997 r. O OCHRONIE OSÓB I MIENIA (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708)

Art. 43.

1. Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad działalnością specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych, z zastrzeżeniem art. 44 i 44a, w zakresie:

- 1) zasad i sposobów realizacji zadań ochrony osób i mienia;
- 2) sposobów użycia przez pracowników tych formacji środków przymusu bezpośredniego lub broni palnej;
- 3) posiadania przez pracowników ochrony niezbędnych kwalifikacji.

2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, polega na:

- 1) kontroli organizacji i zasad działania, uzbrojenia, wyposażenia oraz współpracy z innymi formacjami i służbami;
- 2) kontroli zgodności aktualnego stanu ochrony jednostki z planem ochrony;
- 3) wstępie na teren obszarów i obiektów, a także innych miejsc, w których jest prowadzona ochrona, oraz żądaniu wyjaśnień i udostępniania bądź wglądu w dokumentację ochronną;
- 4) wstępie na teren siedziby przedsiębiorcy prowadzącego działalność w zakresie ochrony osób i mienia, w takich dniach i godzinach, w jakich jest prowadzona lub powinna być prowadzona działalność;
- 5) wydawaniu pisemnych zaleceń mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości i dostosowanie działalności specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej do przepisów prawa.

[3. Kierownik jednostki, w skład której wchodzi obszary, obiekty i urządzenia chronione przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne, lub osoba przez niego upoważniona

są obowiązani do usunięcia w terminie określonym w zaleceniu uchybień i nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli.]

<3. Naruszenia przepisów prawa i nieprawidłowości stwierdzone w ramach sprawowanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w terminie określonym w zaleceniu, usuwa:

- 1) kierownik jednostki, w skład której wchodzi obszary, obiekty i urzędnicy podlegające obowiązkowej ochronie;**
- 2) osoba działająca w imieniu lub interesie przedsiębiorcy, który uzyskał koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie ochrony osób i mienia, posiadającego pozwolenie na broń na okaziciela;**
- 3) kierownik jednostki, w której utworzono wewnętrzną służbę ochrony.>**

Art. 50.

Pracownik ochrony, który przy wykonywaniu zadań przekroczył upoważnienia lub nie dopełnił obowiązku, naruszając w ten sposób dobro osobiste człowieka, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

<Art. 50a.

Kto, wbrew obowiązkowi określonymu w art. 43 ust. 3, nie usuwa, w terminie określonym w zaleceniu, stwierdzonych w ramach sprawowanego nadzoru Komendanta Głównego Policji naruszeń przepisów prawa lub nieprawidłowości, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.>

USTAWA z dnia 9 listopada 2000 r. O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693 oraz z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238)

Art. 14.

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

<1a. Opłaty za przeprowadzanie weryfikacji systemu ochrony statku, wydanie dokumentu ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.>

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

2a. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 4, opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera właściwy polski związek sportowy i stanowią one dochód tego związku.

2b. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 1, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10 % opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

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

<3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji związanych z bezpieczeństwem i ochroną statku oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony statków.>

Art. 18.

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

1) umowach międzynarodowych:

- a) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej "Konwencją STCW",
- b) Konwencji SOLAS,
- c) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197),
- d) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201);

2) przepisach ustawy.

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

<3. Kwalifikacje członków załóg statków morskich dotyczące ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.>

Art. 36.

1. Usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem.
2. Wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach może być uwarunkowane uzyskaniem przez pilota morskiego szczególnych uprawnień, zwanych dalej "uprawnieniami pilotowymi".
3. Dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub uzyskanie określonych uprawnień pilotowych wydają dyrektorzy urzędów morskich za opłatą, której wysokość określona jest w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

4. Nadzór nad pilotażem na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, sprawuje dyrektor właściwego urzędu morskiego.
 5. Jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa morskiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza pilotaż obowiązkowy określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, ze względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego.
 7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych, a także szczegółowe uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem, mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.
- <8. Kwalifikacje pilotów morskich, wykonujących usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1-4 ustawy z dnia 27 czerwca 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...), objętych systemem ochrony zgodnym z Rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS, regulują przepisy tej ustawy.>**

[Art. 54.

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

<Art. 54.

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