



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

IV kadencja

Prezes Rady Ministrów

RM 10-109-02

Druk nr 660
Warszawa, 2 lipca 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku.

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 31 ust. 3b Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1.

Ustawa określa zasady postępowania z odpadami oraz z pozostałościami ładunkowymi ze statków w portach i przystaniach morskich, a w szczególności ustala:

- 1) obowiązki podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi w zakresie zapewnienia dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków,
- 2) zasady sporządzania i zatwierdzania planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków,
- 3) zasady sprawowania nadzoru przez organy administracji morskiej nad przestrzeganiem przepisów ustawy,
- 4) zasady ustalania opłat z tytułu kosztów utrzymania i eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.

Art. 2.

1. Przepisów ustawy nie stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 2, do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz do statków pełniących specjalną służbę państwową.

2. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, kierując się względami ochrony środowiska morskiego, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające i statki wymienione w ust. 1.
3. W zakresie nieuregulowanym ustawą do portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków stosuje się przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628 oraz z 2002 r. Nr 41, poz. 365) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 i Nr 115, poz. 1229).

Rozdział 2

Definicje

Art. 3.

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) IMO - oznacza to Międzynarodową Organizację Morską,
- 2) Konwencji Helsińskiej 1992 r. - oznacza to Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzoną w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346),
- 3) Konwencji MARPOL 1973/78 - oznacza to Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. i zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 17 lutego 1987 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101),
- 4) odpadach statkowych - oznacza to wszelkie zanieczyszczenia, powstałe w czasie eksploatacji statku, wymienione w Załącznikach I, IV i V Konwencji MARPOL 1973/78, oraz odpady związane z ładunkiem, nie będące pozostałościami ładunkowymi, wymienione w wytycznych do wdrażania Załącznika V Konwencji MARPOL 1973/78 - do momentu przekazania ich do portowych urzędzeń odbiorczych,
- 5) pozostałościach ładunkowych - oznacza to pozostałości jakiegokolwiek ładunku na pokładzie i w ładowniach lub zbiornikach statku, które pozostają po zakończeniu operacji

przeładunkowych i czyszczenia, jak również nadwyżki ładunku i rozlewy substancji ciekłych powstałe podczas operacji przeładunkowych,

- 6) podmiocie zarządzającym portem lub przystanią morską - oznacza to podmioty utworzone na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 1997 r. Nr 9, poz. 44 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 62, poz. 685, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 111, poz. 1197),
- 7) innych podmiotach zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich – oznacza to podmioty inne niż wymienione w pkt 6, posiadające nabrzeża, z których korzystają statki i prowadzące przeładunki, w tym: stocznie, stocznie remontowe, bazy promowe, bazy przeładunkowe,
- 8) planie gospodarowania odpadami statkowymi oraz pozostałościami ładunkowymi - oznacza to plan opracowany w tym zakresie przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską i zatwierdzony zgodnie z przepisami ustawy,
- 9) portowych urządzeniach odbiorczych - oznacza to wszelkie urządzenia stałe, ruchome i pływające, przeznaczone do odbioru i gospodarowania odpadami statkowymi oraz pozostałościami ładunkowymi,
- 10) statkach - oznacza to statki, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. Nr 138 poz. 1545) włączając w to statki rybackie i sportowo - rekreacyjne,
- 11) odpowiedniej wydajności portowych urządzeń odbiorczych - oznacza, że urządzenia te zapewniają odbiór wszystkich rodzajów i ilości odpadów ze statków korzystających z portu lub przystani morskiej.

Rozdział 3

Zakres stosowania przepisów ustawy

Art. 4.

1. Przepisy ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, stosuje się do:
 - 1) statków korzystających z portów i przystani morskich,
 - 2) podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi,
 - 3) innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich.
2. Obowiązki statków w zakresie zdawania przez nie odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych oraz zasady udzielania im zwolnień z tych obowiązków określają przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr..., poz. ...).
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wyłączyć, w drodze rozporządzenia, stosowanie przepisów ustawy w stosunku do:
 - 1) innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów i przystani morskich posiadających nabrzeża, z których korzystają statki o ustalonym harmonogramie podróży z częstymi i regularnymi zawinięciami do tych nabrzeży,
 - 2) podmiotów zarządzających stoczniami, stoczniami remontowymi i bazami przeładunkowymi.
4. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi zakres zastosowanego wyłączenia oraz tryb z tym związany, mając na względzie rodzaj prowadzonej działalności oraz przepisy ustawy o odpadach.

Rozdział 4

Portowe urządzenia do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków

Art. 5.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do zapewnienia, statkom normalnie korzystającym z portu lub przystani morskiej, dostępu na jego terenie

do portowych urządzeń do odbioru odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy.

2. Portowe urządzenia odbiorcze powinny posiadać odpowiednią wydajność, a ich eksploatacja powinna być prowadzona w taki sposób, aby nie powodowało to nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków.

Art. 6.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, przez portowe urządzenia odbiorcze, odbiór niżej wymienionych odpadów statkowych:
 - 1) odpadów olejowych i ich mieszanin – wymienionych w Załączniku I Konwencji MARPOL 1973/78,
 - 2) ścieków - wymienionych w Załączniku IV Konwencji MARPOL 1973/78,
 - 3) śmieci – wymienionych w Załączniku V Konwencji MARPOL 1973/78 z uwzględnieniem Wytycznych do wdrożenia tego Załącznika, obejmujących odpady związane z ładunkiem, inne niż pozostałości ładunkowe.
2. Odbiorca ładunku jest obowiązany do zapewnienia odbioru pozostałości ładunkowych.

Art. 7.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską ma obowiązek sporządzania okresowych raportów, obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na względzie potrzebę monitorowania eksploatacji portowych urządzeń odbiorczych, ustali, w drodze rozporządzenia zakres i tryb sporządzania raportów, o których mowa w ust. 1, oraz tryb ich opiniowania przez dyrektora właściwego urzędu morskiego.

Art. 8.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do przekazywania armatorom, kapitanom statków lub agentom reprezentującym armatora, informacji o trybie i sposobie odbioru odpadów statkowych, zwanych dalej „informacjami”.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, powinny być aktualne i dostępne w każdym czasie, w tym dostępne i aktualizowane na stronie internetowej podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.
3. Zakres i sposób podawania informacji, o których mowa w ust. 1 i 2 powinien obejmować co najmniej:
 - 1) lokalizację portowych urządzeń odbiorczych,
 - 2) rodzaje odpadów statkowych przyjmowanych do portowych urządzeń odbiorczych,
 - 3) listę punktów kontaktowych operatorów i oferowanych usług,
 - 4) procedury odbioru,
 - 5) system opłat,
 - 6) procedury informowania o niewystarczającej wydajności portowych urządzeń odbiorczych.
4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską może do zakresu informacji, o którym mowa w ust. 3, dołączyć informacje dotyczące operatorów świadczących usługi związane z odbiorem pozostałości ładunkowych.
5. W sytuacji, kiedy podmiot zarządzający portem lub przystanią morską nie jest w stanie przyjąć do portowych urządzeń odbiorczych określonych rodzajów i ilości odpadów statkowych, ma on obowiązek poinformowania o tym fakcie kapitana statku lub agenta reprezentującego armatora, niezwłocznie po otrzymaniu powiadomienia ze statku o zamiarze przekazania odpadów statkowych.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do wydania statkowi odpowiedniego potwierdzenia tego faktu i wskazania najbliższego portu lub przystani morskiej gotowej do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych.

Rozdział 5

Plany gospodarowania odpadami statkowymi

Art. 9.

1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, z zastrzeżeniem ust. 2, jest obowiązany do opracowania planu gospodarowania odpadami statkowymi, który wymaga zatwierdzenia w trybie określonym w ust. 3.
2. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, są obowiązane do przestrzegania planu, o którym mowa w ust. 1.
3. Plany gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków podlegają zatwierdzeniu, w trybie decyzji administracyjnej, wydanej przez:
 - 1) wojewodę - dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, po jej uprzednim uzgodnieniu, w trybie decyzji administracyjnej, przez dyrektora właściwego urzędu morskiego,
 - 2) starostę - dla innych portów i przystani morskich, po jej uprzednim uzgodnieniu, w trybie decyzji administracyjnej, przez dyrektora właściwego urzędu morskiego.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się potrzebą ujednoczenia procedur związanych z zatwierdzaniem portowych planów gospodarowania odpadami, określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) szczegółowy zakres portowych planów gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków,
 - 2) zakres i wzór wniosku w sprawie zatwierdzania tych planów oraz tryb ich składania i zatwierdzania,
 - 3) warunki, jakie powinny spełniać plany, programy i inne opracowania dotyczące gospodarowania odpadami statkowymi i pozostałościami ładunkowymi, sporządzone przed dniem wejścia w życie ustawy, aby mogły być uznane jako spełniające wymagania jej przepisów,

Rozdział 6

Opłaty związane z gospodarowaniem odpadami statkowymi i pozostałościami ładunkowymi
ze statków

Art. 10.

1. Statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów statkowych, zwaną dalej „opłatą”, stanowiącą część opłaty tonażowej, o której mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 1997 r. Nr 9, poz. 44 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 62, poz. 685, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 111, poz. 1197), w sposób i w trybie określonym przepisami tej ustawy.
2. Opłata jest pokrywana przez statek bez względu na to czy korzysta on, czy nie korzysta z portowych urządzeń odbiorczych.
3. Opłata obejmuje następujące kategorie odpadów statkowych:
 - 1) odpady olejów i ich mieszanin z wodą z przestrzeni maszynowej, takie jak wody zęzowe, szlamy i zużyte oleje przepracowane - wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 1973/78,
 - 2) śmieci - wymienione w Załączniku V Konwencji MARPOL, włączając w to odpady związane z ładunkiem, inne niż pozostałości ładunkowe, zgodnie z Wytycznymi do wdrożenia przepisów Załącznika V,
 - 3) ścieki - wymienione w Załączniku IV Konwencji MARPOL 1973/78.
4. Odbiór dodatkowych ilości odpadów statkowych nie objętych opłatą tonażową następuje za opłatą dodatkową.
5. Odbiór odpadów statkowych w czasie i w warunkach innych niż ustalone przez zarządzającego portem lub przystanią morską w przepisach portowych następuje za opłatą specjalną.
6. Wysokość opłat dodatkowych i specjalnych, o których mowa w ust. 4 i 5, ustala zarządzający portem lub przystanią morską.

7. Opłaty są wnoszone przez statek na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.

Art. 11.

1. Koszty odbioru i gospodarowania pozostałościami ładunkowymi pokrywa odbiorca ładunku.
2. Tryb i wysokość opłat za odbiór pozostałości ładunkowych ze statków jest ustalany na zasadzie umowy zawartej między odbiorcą ładunku a operatorem świadczącym tę usługę.

Rozdział 7

Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy

Art. 12.

1. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przez dyrektorów właściwych urzędów morskich.
2. Inne organy administracji publicznej sprawują nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy w zakresie i trybie określonym odrębnymi przepisami.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 13.

W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz.1156 oraz z 2001 r. Nr 111, poz.1197 i Nr 125, poz. 1368) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 1 lit. b) otrzymuje brzmienie :

„b) Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską”;

2) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. Zabrania się:

- 1) spalania odpadów, innych niż odpady powstające w wyniku normalnej eksploatacji statku:
 - a) na każdym statku znajdującym się w polskich obszarach morskich,
 - b) na statkach o polskiej przynależności znajdujących się w obszarze Morza Bałtyckiego,
- 2) spalania odpadów powstałych w wyniku normalnej eksploatacji statku na statkach znajdujących się w obszarze polskiego morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych.”;

3) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10.1. Kapitan statku, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu mniej niż 12 osób, przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do poinformowania portu o odpadach znajdujących się na statku.

2. Kapitan statku o polskiej przynależności, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu mniej niż 12 osób, przed zawinięciem do portów państw stron Konwencji Helsińskiej i portów państw członkowskich Unii Europejskiej jest zobowiązany do poinformowania portu o odpadach znajdujących się na statku.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania informacji portom oraz zainteresowanym podmiotom o odpadach znajdujących się na statku, zakres wymaganych informacji, wzory obowiązujących formularzy, biorąc pod uwagę postanowienia art. 5, 7 i 12 ustawy z dnia o portowych

urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U.).

4. Statek podczas postoju w porcie, przystani morskiej lub stoczni na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, z zastrzeżeniem ust. 5 i 8, zdać do portowych urządzeń odbiorczych wszystkie odpady i pozostałości ładunkowe, których zrzut do morza nie jest dozwolony na Morzu Bałtyckim.
5. Statek może zatrzymać znikome ilości odpadów, których oddanie do portowych urządzeń odbiorczych jest nieuzasadnione.
6. Organy portowej inspekcji sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków oraz usunięcie wód balastowych od wyniku przeprowadzonej inspekcji.
7. Organizację i system opłat za odbiór odpadów statkowych oraz pozostałości ładunkowych określają przepisy ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U.).
8. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu statkom odbywającym podróże morskie na stałych liniach żeglugowych.
9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze względy ochrony środowiska morskiego, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb udzielania zwolnień z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów w porcie.”;

4) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art. 10a.1. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu morskiego lub na kotwiczowiska położone w polskich obszarach morskich, a także statek wychodzący z portu morskiego, jest obowiązany odpowiednio przed przybyciem lub wyjściem statku poinformować dyrektora właściwego urzędu morskiego o rodzaju

przewożonego ładunku, zamierzonej trasie i czasie podróży oraz stanie bezpieczeństwa statku.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze potrzebę jednolitych procedur informowania dyrektorów urzędów morskich, określi, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb przekazywania oraz zakres informacji, o których mowa w ust. 1.”;

5) w art. 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) sposób organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- 2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
- 3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i jego elementy składowe,
- 4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu,
- 5) zadania i uprawnienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu,
- 6) zasady i sposób udostępniania w ramach współpracy międzynarodowej informacji o gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego

mając na względzie celowość i sprawność działań na rzecz ochrony środowiska morskiego, a także zgodność z postanowieniami konwencji i umów międzynarodowych oraz zaleceń organizacji międzynarodowych w tym zakresie.”;

6) w art. 26 w pkt 1:

- a) w zdaniu wstępnym, przed dwukropkiem, dodaje się wyrazy „i Konwencji Helsińskiej”,
- b) lit. a) otrzymuje brzmienie :

- „a) przeprowadzić, na statku w porcie lub bazie przeładunkowej na morzu, inspekcje w zakresie i w trybie przewidzianym w art. 28 oraz kontrole książek zapisów olejowych, ładunkowych i śmieciowych, w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji z naruszeniem postanowień Konwencji; wyniki inspekcji ujmuje się w sprawozdaniu, które przekazuje się kapitanowi statku,”;
- 7) w art. 28 w ust. 3 po wyrazach „wpłynąć na” dodaje się wyraz „nieuzasadnione”;
- 8) w art. 37:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL 1973/78 książki zapisów olejowych, ładunkowych i śmieciowych,”;
- b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego,”;
- c) pkt 8 otrzymuje brzmienie :
- „8) narusza przepisy dotyczące zdawania odpadów do portowych urzędów odbiorczych i nie informuje portu o odpadach statkowych znajdujących się na statku lub pozostałościach ładunkowych,”;
- d) dodaje się pkt 10 w brzmieniu:
- „10) narusza przepisy dotyczące spalania odpadów na statku.”;
- 9) po art. 36 dodaje się art. 36a w brzmieniu:
- „Art. 36a. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, który nie przekazuje informacji, o których mowa w art. 10a, podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 SDR.”;
- 10) użyte w ustawie każdorazowo w różnych przypadkach wyrazy:
- a) "Minister Transportu i Gospodarki Morskiej" - zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami "minister właściwy do spraw gospodarki morskiej",
- b) "Minister Spraw Wewnętrznych" - zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw wewnętrznych”,

- c) "Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Wodnych i Leśnictwa" - zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw środowiska” .

Art. 14.

W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 1997 r. Nr 9, poz. 44 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 62, poz. 685, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 111, poz. 1197) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 7 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów statkowych w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania,”;

- 2) w art. 8 w ust. 2 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) opłatę tonażową pobieraną za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, zapewnienie odbioru odpadów statkowych w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania, która nie może być wyższa niż 1,10 euro za 1 tonę pojemności brutto (GT) statku,

- 3) opłatę przystaniową pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani, która nie może być wyższa niż 0,17 euro za 1 tonę pojemności brutto (GT) statku,”.

Art. 15.

W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111 poz. 726, z 1999 r. Nr 70, poz. 778, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1321 oraz z 2001 r. Nr 129, poz.1441) w art. 42 w ust. 2 w pkt 14 na końcu zdania kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

- „15) wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.”.

Rozdział 9

Przepisy końcowe

Art. 16.

Przepis art. 6 ust. 1 pkt 2 stosuje się po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie Załącznika IV Konwencji MARPOL 1973/78.

Art. 17.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

UZASADNIENIE

1. Uzasadnienie ogólne

Projektowana ustawa jest aktem prawnym uzupełniającym obowiązujące obecnie przepisy prawne dotyczące ochrony środowiska morskiego. Przepisy mają też na celu regulację zasad gospodarowania odpadami na terenach portów i przystani morskich.

Jest szczególnie istotne, że Rzeczpospolita Polska jest już obecnie zobowiązana umowami międzynarodowymi do przestrzegania zasad ochrony środowiska morskiego, a trwający proces dostosowania naszego prawa ochrony środowiska do uregulowań prawnych Unii Europejskiej wiąże się z dodatkowymi obowiązkami również w tym zakresie.

Uchwalenie i wdrożenie przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków wynika z potrzeby przyjęcia do prawa krajowego następujących przepisów UE i konwencji międzynarodowych:

- 1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego oraz Rady nr 2000/59 z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku, opublikowana w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich (OJ L 332/81 z 28 grudnia 2000 r.),
- 2) Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach w dniu 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346),
- 3) Zalecenia przyjęte przez Komisję Helsińską (HELCOM) w marcu 1996 r. dokumentem pn. „Bałtycka strategia w zakresie portowych urządzeń odbiorczych odpadów powstających na statkach”,
- 4) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki - Konwencja MARPOL 1973/78 (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 117),
- 5) Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez statki przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku w dniu 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 460).

2. Uzasadnienie dotyczące przepisów ustawy

2.1. Rozdział 1 - przepisy ogólne

W rozdziale 1 ustawy przedstawiono jej ogólne ramy, zaznaczając, że określa ona zasady postępowania z odpadami i pozostałościami ze statków, do których przestrzegania są zobowiązane podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.

W rozdziale tym wprowadza się także przepis, który w trybie rozporządzenia Rady Ministrów umożliwi rozszerzenie stosowania przepisów ustawy na statki Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji i inne pełniące specjalną służbę państwową.

2.2. Rozdział 2 - definicje

W celu uniknięcia niejasności i wątpliwości przy interpretacji przepisów ustawy, w rozdziale 2 zamieszczono słowniczek stosowanych definicji.

2.3. Rozdział 3 - zakres stosowania przepisów ustawy.

Przepisy art. 4 tego rozdziału określają jednoznacznie zakres obowiązywania ustawy. Jest to szczególnie istotne ze względu na fakt, że obowiązki statków w zakresie zdawania wytworzonych przez nie odpadów i pozostałości ładunkowych reguluje odrębna ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

W związku z tym, że niektóre podmioty gospodarcze mogą być zwolnione z obowiązku stosowania przepisów ustawy, w rozdziale tym zawarto odpowiednią delegację do wydania rozporządzenia regulującego tryb i zasady udzielenia takich zwolnień.

2.4. Rozdział 4 - portowe urządzenia do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.

W przepisach tego rozdziału ustala się obowiązki podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi w zakresie zapewnienia statkom dostępu do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Określa się również, jakie kategorie odpadów, określone wg przepisów Konwencji MARPOL 1973/78, muszą być przyjmowane do tych urządzeń.

Po to, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie portowych urządzeń odbiorczych, wprowadza się obowiązek sporządzania okresowych raportów dotyczących ich stanu i wydajności. Art. 7 ust. 2 ustawy zawiera delegację do wydania rozporządzenia ustalającego szczegółowy zakres i tryb sporządzania tych raportów oraz ich opiniowania przez terenowe organy administracji morskiej.

Konieczne jest, aby podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi przekazywały pełne i aktualne informacje o dostępnych urządzeniach odbiorczych, w związku z tym art. 8 w sposób szczegółowy określa obowiązki, jakie w tym zakresie spoczywają na tych podmiotach, w tym także informowania o sytuacjach, kiedy usługi w zakresie odbioru określonych odpadów statkowych nie mogą być wykonane.

2.5. Rozdział 5 - plany gospodarowania odpadami statkowymi.

W celu zapewnienia prawidłowej i zgodnej z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska gospodarki odpadami statkowymi, przepisy art. 9 ustawy nakładają obowiązek opracowania przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi odpowiednich planów w tym zakresie. Aby w sposób odpowiedni skoordynować gospodarkę odpadami „lądowymi” i statkowymi plany te powinny być zatwierdzone przez organy właściwe, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach, ale z uzgodnieniem wydawanych decyzji przez dyrektorów urzędów morskich.

2.6. Rozdział 6 - opłaty związane z gospodarowaniem odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków.

Zgodnie z przepisami międzynarodowymi, przepisy ustawy przewidują obowiązek ustalenia takiego systemu opłat, aby wszystkie statki miały udział w pokrywaniu kosztów funkcjonowania portowych urządzeń odbiorczych. Powinno to być realizowane przez stosowanie w jak największym stopniu systemu „bez specjalnych opłat”, polegającego na tym, że statek wnosi pewną stałą opłatę bez względu na to czy korzysta z portowych urządzeń odbiorczych, czy też z nich nie korzysta. W związku z tym przepisy ustawy określają, jakie kategorie odpadów powinny być objęte systemem systemu „bez specjalnych opłat” oraz, że powinna ona być uwzględniona w portowej opłacie tonażowej. W ustawie nie określa się

wysokości tych opłat, ponieważ opłaty portowe są regulowane odrębnymi przepisami ustawy o portach i przystaniach morskich.

Jednocześnie w art. 11 ustala się, że opłaty za odbiór i gospodarowanie pozostałościami ładunkowymi ze statków powinien ponosić odbiorca ładunku.

2.7. Rozdział 7 - nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy

Nadzór nad realizacją przepisów ustawy powierza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, do zakresu działania którego – zgodnie z ustawą o działach administracji rządowej – należą sprawy ochrony środowiska morskiego. W praktyce zadania te będą wykonywane przez dyrektorów właściwych urzędów morskich.

Właściwe organy administracji do tego upoważnione mogą, w każdym momencie, korzystając z dotychczasowych uprawnień przewidzianych odrębnymi przepisami, prowadzić nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków.

Odpowiedzialność statków za naruszenie przepisów o ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wynika z przepisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Porty, w myśl przepisów ustawy o odpadach, są posiadaczami odpadów. Dlatego też sankcje za naruszanie przepisów ochrony środowiska przez podmioty zarządzające portami lub przystaniamiorskimi przewidziane są już w obowiązujących przepisach ustawy – Prawo ochrony środowiska i ustawy o odpadach. Przepisy ustawy oraz przewidywane zmiany w innych obowiązujących przepisach zapewniają pełną możliwość korzystania przez właściwe organy administracji do nakładania i egzekwowania kar również za naruszanie obowiązków dotyczących gospodarowania odpadami statkowymi.

Przepisy ustawy oraz przewidywane zmiany w innych obowiązujących przepisach zapewniają pełną możliwość korzystania przez właściwe organy administracji do nakładania i egzekwowania kar również za naruszanie obowiązków dotyczących gospodarowania odpadami statkowymi.

2.8. Rozdział 8 - zmiany w obowiązujących przepisach

Proponuje się dokonanie zmian w przepisach ustaw:

- 1) zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,

- 2) o obszarach i administracji morskiej,
- 3) o portach i przystaniach morskich.

2.9. Rozdział 9 – Przepisy końcowe

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2003 r., z wyjątkiem przepisów art. 6 ust. 1 pkt 2, które wejdą w życie po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie Załącznika IV Konwencji MARPOL 1973/78. Takie rozwiązanie przewiduje także Dyrektywa 2000/59/EC.

Zgodnie z przyjętą praktyką w krajach Unii Europejskiej właścicielami i operatorami portowych urządzeń do odbioru odpadów i pozostałości ze statków będą firmy komercyjne, nie korzystające ze środków budżetowych. Będą one zwierały z zarządami portów i przystani morskich umowy na odbiór odpadów. Usługi te będą finansowane z części opłat tonażowych pobieranych przez te zarządy na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich.

Opracowany projekt ustawy uwzględnia w sposób optymalny uwarunkowania realizacji ustawy, a przewidywany sposób wdrożenia jej przepisów w życie bierze również pod uwagę realność spełnienia jej przepisów przy możliwościach jakie obecnie posiadają polskie porty i przystanie morskie w zakresie zapewnienia dostępności odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych.

Ocenia się, że nie powinny one mieć istotnych trudności w wywiązaniu się z obowiązków przewidzianych przepisami ustawy zwłaszcza, że w ostatnich latach odnotowuje się postęp w zakresie gospodarowania wszelkiego rodzaju odpadami, a liczba specjalistycznych firm oferujących świadczenia takich usług jest duża, że można zapewnić ich wykonanie po cenach konkurencyjnych i mieszczących się w ramach opłat, które będą wnoszone przez statki i właściciele ładunków przez nie przewożonych.

Ustawa nie pociąga za sobą wydatków z budżetu państwa. Nowe zadania nałożone na terenowe organy administracji morskiej będą wykonywane w ramach posiadanych etatów i limitów budżetowych.

41/6/tg

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia regulacji

Celem projektu ustawy jest wprowadzenie do prawa krajowego postanowień dyrektywy nr 2000/59/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej portowych urządzeń do odbioru odpadów powstających na statkach oraz pozostałościach ładunkowych, opublikowanej w Dzienniku Wspólnot Europejskich (OJ L 332/81 z 28 grudnia 2000 r.), a także niektórych postanowień Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zwaną MARPOL 1973/78 (Dz.U. z 1997 r. Nr 17, poz. 101).

Projekt ustawy stanowi wyszczególnienie systemu prawa ochrony środowiska w Polsce o problematykę ochrony środowiska w portach i przystankach morskich gdzie powstaje styk zagadnień ochrony środowiska, gdzie powstaje styk zagadnień ochrony środowiska morskiego wchodzących do zakresu działania ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a z problematyką ochrony środowiska należącej do zakresu działania ministra właściwego do spraw środowiska.

2. Konsultacje

Projekt ustawy był przedmiotem konsultacji z zainteresowanymi środowiskami branżowymi i naukowymi.

W szczególności projekt był przedmiotem konferencji specjalistycznej, która odbyła się w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie, z udziałem m.in., przedstawicieli Instytutu Morskiego w Gdańsku, administracji morskiej i zarządów portów morskich.

Zorganizowano również konferencje z udziałem przedstawicieli szwedzkiej administracji morskiej, która – w ramach Strategii Bałtyckiej Komisji Helsińskiej - wykonała studium przedwstępne inwentaryzujące stan portowych urządzeń odbiorczych w małych portach i przystaniach morskich, a także rekomendujące przedsięwzięcia realizacyjne.

Ostatnie spotkanie konsultacyjne odbyło się 9 maja 2002 r. Uczestniczyli w nim przedstawiciele administracji morskiej, podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, firm oferujących usługi w zakresie odpadów statkowych, uczelni morskich i Instytutu Morskiego w Gdańsku. Zebrani udzielili poparcia projektowi rządowemu,

wskazując na przepisy, które ich zdaniem, powinny być sformułowane bardziej precyzyjnie. Poruszono też kwestie nadzoru na realizacją postanowień projektowanej ustawy, w świetle systemu zarządzania portami i przystaniami morskimi w Polsce.

Wskazano na potrzebę korelacji przepisów projektu ustawy z nowymi projektami dotyczącymi ustawy o odpadach i ustawy – Prawo ochrony środowiska.

3. Zakres OSR

Ocena skutków regulacji objęła zarówno zagadnienia dotyczące nałożenia na podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi obowiązków zapewnienia odbioru odpadów i pozostałości ładunków ze statków jak też zadań administracji morskiej w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów proponowanej ustawy.

Ocena skutków regulacji dotyczyła też zgodności proponowanych rozwiązań prawnych i ekonomicznych z ustawodawstwem unijnym, konwencjami i zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO i Komisji Helsińskiej, a także przepisami prawa krajowego w zakresie ochrony środowiska i portów i przystani morskich.

4. Skutki wprowadzenia regulacji

W polskich portach i przystaniach morskich obecnie funkcjonuje system odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, choć nie ma odpowiednich podstaw prawnych. Zakres jego działania ulega stopniowemu poszerzaniu, m.in. w wyniku realizacji Strategii Bałtyckiej. Brak pełnego dostosowania polskich portów i przystani morskich do wymogów UE, IMO i HELCOM może prowadzić do osłabienia ich pozycji na rynku, a nawet doprowadzić do uznania ich przez te organizacje za porty substandardowe. Konsekwencją tego byłby bojkot tych portów przez statki krajów członkowskich UE itd.

Wdrożenie w życie postanowień proponowanej ustawy przyczyni się do podniesienia konkurencyjności polskich portów w zgodności z wymogami międzynarodowych.

Szczególną uwagę zwrócono na skutki finansowe proponowanej regulacji. Ustalono, że koszty odbioru odpadów statkowych, zgodnie z postanowieniami art. 8 ustawy o portach i przystaniach morskich, zostaną wliczone do opłaty tonażowej pobieranej przed podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. Oznacza to wdrożenie przez Polskę ujętej w Dyrektywie i Strategii Bałtyckiej Konwencji Helsińskiej zasady „bez specjalnych opłat – no special fee”. Ustalono też, że odbiór pozostałości ładunkowych ze statków jest portowa

usługą komercyjną, której koszty obciążają odbiorcę ładunku. Nie wchodzi one więc w zakres opłat portowych.

Przyjęto też, że zadania w zakresie nadzoru i kontroli wykonania postanowień ustawy zostaną nałożone na terenowe organy administracji morskiej, co wymaga zmian w ustawie regulującej jej działalność. W zakresie obowiązków statków zdawania odpadów i pozostałości w portach utrzymano dotychczasowe zasady. Odpowiedzialność za wykonanie tych obowiązków leży na kapitanie statku lub agencji reprezentującym statek w porcie.

42/6/tg

**UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU
PROJEKTU USTAWY O PORTOWYCH URZĄDZENIACH DO ODBIORU
ODPADÓW ORAZ POZOSTAŁOŚCI ŁADUNKOWYCH ZE STATKÓW**

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie odbioru i gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków do obowiązujących w tej materii umów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:

- Dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r., dotyczącej portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE nr L 332, 28.12.2002).

Dyrektywa, zgodnie z brzmieniem przepisu artykułu 1, ma na celu zmniejszenie emisji odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych do morza poprzez polepszenie dostępności i możliwości użycia portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych zwiększając w ten sposób poziom ochrony środowiska morskiego.

Projekt wprowadza, zgodny z wymogami wspólnotowymi, obowiązek w zakresie zapewnienia dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych. Ustala jednocześnie zasady określania opłat z tytułu kosztów utrzymania i eksploatacji wskazanych urządzeń portowych.

Projektowana regulacja wprowadza szereg definicji pojęć, które opracowane zostały zgodnie z brzmieniem odpowiednich przepisów ww. Dyrektywy.

Należy również wskazać iż zakres stosowania projektu ustawy pokrywa się z zakresem wyznaczonym przez postanowienia Dyrektywy 2000/59.

Dyrektywa 2000/59/WE wskazuje, iż głównym punktem odniesienia dla norm w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki powinna być Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki (Konwencja MARPOL 73/78 sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r.) wraz z wprowadzonymi do niej zmianami Protokołem uzupełniającym, która reguluje m.in. jakie odpady mogą być emitowane do środowiska morskiego oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia norm

które zapewnią dostęp do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów. Należy dodać, iż wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej ratyfikowały Konwencję MARPOL 73/78. Ponadto, Dyrektywa 2000/59/WE wyraźnie nakazuje zapewnienie spójności przepisów z obowiązującymi porozumieniami regionalnymi jak Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.).

Opiniowany projekt ustawy w poszczególnych przepisach odwołuje się do odpowiednich międzynarodowych konwencji. W szczególności, przepis art. 6 – w kwestii rozróżnienia odpadów statkowych oraz przepis art. 10 – odnośnie opłat za poszczególne rodzaje odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych ze statków, odwołujący się do klasyfikacji wprowadzonej załącznikami do Konwencji MARPOL 73/78.

Wyrażony w prawie wspólnotowym jednoznaczny nakaz stałego rozwoju i wdrażania standardów organizacji międzynarodowych we Wspólnocie dowodzi uznania tych standardów w prawie Unii Europejskiej. Jednocześnie, fakt odwoływania się do tych samych konwencji międzynarodowych w opiniowanym projekcie ustawy pozwala stwierdzić zgodność w tym zakresie projektu ustawy z prawem wspólnotowym.

Ponadto na podkreślenie zasługuje fakt zbieżności zapisów w projekcie ustawy z przepisami Dyrektywy w zakresie opłat związanych z gospodarowaniem odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków. Zgodnie z którymi koszty odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych powinny być pokrywane w odpowiednim stopniu przez wszystkie statki. Taka konstrukcja opłat powinna zniechęcać do emisji zanieczyszczeń do morza i dodatkowo zapewnić niedyskryminujące traktowanie podmiotów.

W celu wdrożenia powyższych zasad do systemu prawa polskiego konieczne było sporządzenie projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.

Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w priorytecie 9.5 „Dostosowanie prawa, wzmocnienie zdolności administracyjnej do wdrażania i przestrzegania prawa w transporcie morskim”, zadanie 2 „Liberalizacja kabotażu i kontynuacja procesów dostosowawczych w transporcie morskim” z rozdziału 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Sekr. Min. DH/ /2002/DPE/jg

Warszawa, czerwca 2002 r.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków (RM-10-109-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie odbioru i gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków do obowiązujących w tej materii umów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:
 - Dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r., dotyczącej portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE nr L 332, 28.12.2002).
2. Ww. dyrektywa, zgodnie z brzmieniem przepisu artykułu 1, ma na celu zmniejszenie emisji odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych do morza poprzez polepszenie dostępności i możliwości użycia portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych zwiększając w ten sposób poziom ochrony środowiska morskiego.

3. Projektowana regulacja wprowadza szereg definicji pojęć, które opracowane zostały zgodnie z brzmieniem odpowiednich przepisów ww. Dyrektywy. Należy również wskazać iż zakres stosowania projektu ustawy pokrywa się z zakresem wyznaczonym przez postanowienia Dyrektywy 2000/59.
4. Projekt ustawy wprowadza, zgodny z wymogami wspólnotowymi, obowiązek w zakresie zapewnienia dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych. Ustala jednocześnie zasady określania opłat z tytułu kosztów utrzymania i eksploatacji wskazanych urządzeń portowych.
5. Ponadto na podkreślenie zasługuje fakt zbieżności przepisów projektu ustawy z przepisami Dyrektywy w zakresie opłat związanych z gospodarowaniem odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków. Zgodnie z którymi koszty odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych powinny być pokrywane w odpowiednim stopniu przez wszystkie statki. Taka konstrukcja opłat powinna zniechęcać do emisji zanieczyszczeń do morza i dodatkowo zapewnia niedyskryminujące traktowanie podmiotów.
6. Rada UE podkreśla rolę międzynarodowych organizacji morskich jaką pełnią we wskazanych dziedzinach. Rada UE wskazuje na obszary kompetencji Wspólnot Europejskich, do których należą zagadnienia objęte zakresem opiniowanego projektu ustawy m.in. zanieczyszczenie morza oraz linii brzegowej państw członkowskich spowodowanych przez emisję odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych ze statków.
7. Dyrektywa 2000/59/WE wskazuje, iż głównym punktem odniesienia dla norm w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki powinna być Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki (Konwencja MARPOL 73/78 sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r.) wraz z wprowadzonymi do niej zmianami Protokołem uzupełniającym, która reguluje m.in. jakie odpady mogą być emitowane do środowiska morskiego oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia norm które zapewnią dostęp do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów. Należy dodać, iż wszystkie państwa

członkowskie Unii Europejskiej ratyfikowały Konwencję MARPOL 73/78. Ponadto, Dyrektywa 2000/59/WE wyraźnie nakazuje zapewnienie spójności przepisów z obowiązującymi porozumieniami regionalnymi jak Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.).

8. Opiniowany projekt ustawy w poszczególnych przepisach odwołuje się do odpowiednich międzynarodowych konwencji. W szczególności, przepis art. 6 – w kwestii rozróżnienia odpadów statkowych oraz przepis art. 10 – odnośnie opłat za poszczególne rodzaje odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych ze statków, odwołujący się do klasyfikacji wprowadzonej załącznikami do Konwencji MARPOL 73/78.
9. Wyrażony w prawie wspólnotowym jednoznaczny nakaz stałego rozwoju i wdrażania standardów organizacji międzynarodowych we Wspólnocie dowodzi uznania tych standardów w prawie Unii Europejskiej. Jednocześnie, fakt odwoływania się do tych samych konwencji międzynarodowych w opiniowanym projekcie ustawy pozwala stwierdzić zgodność w tym zakresie projektu ustawy z prawem wspólnotowym.
10. Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w priorytecie 9.5 „Dostosowanie prawa, wzmocnienie zdolności administracyjnej do wdrażania i przestrzegania prawa w transporcie morskim”, zadanie 2 „Liberalizacja kabotażu i kontynuacja procesów dostosowawczych w transporcie morskim” z rozdziału 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa.
- 11. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Andrzej Piłat
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Infrastruktury

z dnia 2002 r.

w sprawie szczegółowego zakresu planów gospodarowania odpadami statkowymi, procedur obowiązujących przy ich zatwierdzaniu oraz warunków jakie powinny spełniać inne opracowania sporządzone na potrzeby uzgodnień gospodarowania tymi odpadami.

Na podstawie art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr ... , poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy zakres planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków,
- 2) wzór i zakres wniosku w sprawie zatwierdzania tych planów oraz tryb ich składania i zatwierdzania,
- 3) warunki jakie powinny być spełnione, aby plany, programy i inne opracowania dotyczące gospodarowania odpadami, obejmujące odpady i pozostałości ładunkowe ze statków, sporządzone przed wyjściem w życie przepisów ustawy mogłyby być uznane jako spełniające wymagania jej przepisów.

§ 2.

Powołane w rozporządzeniu przepisy artykułów oraz definicje oznaczają przepisy i definicje ustawy z dnia 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr, poz. ...).

§ 3.

Z zastrzeżeniem § 4 ustala się, że zakres planów gospodarowania odpadami statkowymi sporządzanych przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi powinien obejmować:

- 1) rodzaje i ilości odpadów statkowych przewidywanych do odbioru ze statków normalnie zawijających do portu lub przystani morskiej,
- 2) opis portowych urządzeń odbiorczych, z ich charakterystyką techniczno-technologiczną i określeniem wydajności (pojemności),
- 3) lokalizację portowych urządzeń na terenie portu lub przystani morskiej w skali ogólnej i szczegółowej dla poszczególnych rodzajów urządzeń,
- 4) ogólne informacje dotyczące operacji wstępnej obróbki odpadów na terenie portu lub przystani morskiej (jeżeli są one prowadzone), przed ich przekazaniem do dalszego zagospodarowania,
- 5) opis procedur stosowanych przy zawiadaniu statków o sposobach i zasadach odbioru odpadów,
- 6) informacje o stosowanym systemie opłat za odbiór i zagospodarowanie odpadów,
- 7) informacje o przewidywanych sposobach dalszego gospodarowania odpadami,
- 8) określenie sposobu prowadzenia ewidencji odpadów odbieranych ze statków i przekazywanych do dalszego zagospodarowania,
- 9) określenie sposobu prowadzenia nadzoru nad prawidłowym funkcjonowaniem portowych urządzeń odbiorczych i zapewnienia, że znajdują się one w należyтым stanie technicznym, gwarantującym odbiór odpadów w rodzajach i ilościach, które są wytwarzane przez statki normalnie zawijające do portu lub przystani morskiej,
- 10) opis procedur stosowanych w sprawozdawczości dotyczącej gospodarowania odpadami statkowymi i pozostałościami ładunkowymi na potrzeby wynikające z odrębnych przepisów gospodarowania odpadami,
- 11) informacje dotyczące sposobów współpracy i koordynacji gospodarki odpadami z innymi podmiotami zarządzającymi terenami położonymi w granicach portu lub przystani morskiej,

- 12) informacje dotyczące sposobu i procedur sprawdzania wystarczalności portowych urzędzeń odbiorczych oraz informowania o tym terenowych organów administracji morskiej,
- 13) informacje o tym, jakie komórki organizacyjne i osoby są odpowiedzialne za prawidłowe funkcjonowanie systemu odbioru odpadów statkowych ze strony podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.

§ 4.

1. Zakres planu sporządzonego przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, określony w § 3, powinien być odpowiednio rozszerzony o gospodarowanie pozostałościami ładunkowymi ze statków, jeśli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską prowadzi, lub zamierza prowadzić, taką działalność na zasadach zawarcia odpowiedniej umowy z właścicielem odbieranego ładunku.
2. W sytuacji innej niż określona w ust. 1 do sporządzania i zatwierdzania planu gospodarowania pozostałościami ładunkowymi ze statku zobowiązany jest właściciel ładunku.
3. Zakres planu, o którym mowa w ust. 2, oraz sposób jego zatwierdzenia podlega przepisom niniejszego rozporządzenia, tak jak plany gospodarowania odpadami statkowymi.
4. W sytuacji kiedy właściciel ładunku odbieranego ze statku odbiera i zagospodarowuje pozostałości ładunkowe ze statku we własnym zakresie jest on zobowiązany do poinformowania o tym zarządzającego portem lub przystanią morską oraz dostosowania tej działalności do ustaleń planu gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków, zgodnie z przepisami art. 9 ust. 2 ustawy.

§ 5.

1. Podmioty inne niż zarządzające portami lub przystaniami morskimi, prowadzące działalność w granicach portu lub przystani morskiej, wymienione w art. 4 ust. 1 pkt. 3 ustawy, są zobowiązane do opracowania oraz zatwierdzenia planów gospodarowa-

nia odpadami w zakresie i trybie określonym rozporządzeniem z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Z obowiązku o którym mowa w ust. 1 mogą być zwolnione:

- 1) podmioty wymienione w art. 4 ust. 3 pkt. 1 i 2 ustawy na zasadach określonych przepisami odrębnego rozporządzenia,
- 2) inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich pod warunkiem, że wcześniej przez nie sporządzone opracowania dotyczące gospodarowania odpadami statkowymi spełniają wymagania określone w § 8 rozporządzenia.

§ 6.

Plany gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków podlegają zatwierdzeniu w trybie art. 9 ust. 3 ustawy.

§ 7.

Wydanie decyzji w sprawie zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków następuje na wniosek zarządzającego portem lub przystanią morską, lub innego podmiotu zarządzającego terenami położonymi w ich granicach, na wniosek zawierający:

- 1) dane dotyczące podmiotu zarządzającego obejmujące:
 - jego nazwę i adres, tytuł prawny do zarządzania terenami na których znajduje się port lub przystań morską,
 - dokument potwierdzający, że tereny objęte wnioskiem są użytkowane zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego gminy na terenie której znajduje się port lub przystań morską,
 - dokumenty potwierdzające, że portowe urządzenia odbiorcze są zlokalizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym,

- inne dokumenty i informacje, których obowiązek przedstawienia wynika z odrębnych przepisów.
- 2) plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, obejmujący zakres ustalony w § 4 rozporządzenia, lub inne opracowanie dotyczące gospodarowania odpadami, spełniające wymagania określone w § 8 rozporządzenia,
- 3) informacje dotyczące potencjalnego oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem zasad gospodarowania odpadami w aspekcie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628), oraz istnienia w rejonie ich bezpośredniego oddziaływania terenów i obiektów objętych specjalną ochroną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, z późniejszymi zmianami).

§ 8.

1. W sytuacji kiedy podmiot zarządzający portem lub przystanią morską lub inny podmiot zarządzający terenami położonymi w ich granicach sporządził, przed wejściem w życie ustawy, opracowania w rodzaju planów, programów itp. gospodarki odpadami, obejmujące również gospodarowanie odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, mogą one być uznane jako wystarczające w rozumieniu § 6 pkt. 2 rozporządzenia, jeśli zostanie to potwierdzone przez właściwy organ wydający decyzję administracyjną, po przedstawieniu przez zarządzającego portem lub przystanią morską informacji w tej sprawie.
2. W sytuacji kiedy organ wydający decyzję o zatwierdzeniu planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków stwierdzi konieczność uzupełnienia opracowania, o których mowa w ust. 1, podmiot składający wniosek w tej sprawie jest zobowiązany do jego uzupełnienia w zakresie i terminie określonym przez ten organ.

§ 9.

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

07/06zb

Uzasadnienie

Ustawa z dnia..... 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr..... poz.) transponuje do prawa krajowego postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/59/EC dotyczącej portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku. Między innymi ustawa transponuje rozwiązania dotyczące portowych planów gospodarowania odpadami statkowymi.

W celu zapewnienia prawidłowej i zgodnej z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska gospodarki odpadami statkowymi przepisy art. 9 ww. ustawy nakładają obowiązek opracowania przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi odpowiednich planów w tym zakresie. Aby w sposób odpowiedni skoordynować gospodarkę odpadami „ładowymi” i statkowymi plany te powinny być zatwierdzone przez organy właściwe w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach, ale po uzgodnieniu wydawanych decyzji przez dyrektorów urzędów morskich.

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie przez Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, delegacji ustawowej określonej w art. 9 ust. 4 ustawy z dnia..... 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr..... poz.).

Projektowane rozporządzenie będzie regulowało:

- 1) szczegółowy zakres planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków sporządzanych przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi, z zastrzeżeniem § 4 rozporządzenia,
- 2) wzór i zakres wniosku w sprawie zatwierdzania tych planów oraz tryb ich składania i zatwierdzania,
- 3) warunki jakie powinny być spełnione, aby plany, programy i inne opracowania dotyczące gospodarowania odpadami, obejmujące odpady i pozostałości ładunkowe ze statków, sporządzone przed wyjściem w życie przepisów ustawy, mogłyby być uznane jako spełniające wymagania jej przepisów,

- 4) obowiązki innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich w sprawie przestrzegania ustaleń planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków sporządzonych przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Tabela zgodności

(ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ze statków)

| Lp. | UE | JUE | JPL | Treść przepisu | Przepisy intertemporalne | Uwagi |
|-----|---|--------------------------|---------------------|--|--------------------------|-------|
| 1. | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2000/59/EC w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków | Art. 2 pkt (c), (d), (e) | Art. 3 pkt 5, 6, 11 | <p>„Art. 3 5) odpadach statkowych - oznacza to wszelkie zanieczyszczenia, powstałe w czasie eksploatacji statku wymienione w Załącznikach I, IV i V Konwencji MARPOL 1973 / 78 oraz odpady związane z ładunkiem, nie będące pozostałościami ładunkowymi, wymienione w Wytocznych do wdrażania Załącznika V Konwencji MARPOL 1973 / 78 „do momentu przekazania do portowych urządzeń odbiorczych”</p> <p>6) pozostałościach ładunkowych ze statków - oznacza to pozostałości jakiegokolwiek ładunku na pokładzie i w ładowniach lub zbiornikach statku, które pozostają po zakończeniu operacji przeładunkowych i czyszczenia, jak również nadwyżki ładunku i rozlewy substancji ciekłych powstałe podczas operacji przeładunkowych,</p> <p>11) portowych urządzeniach odbiorczych - oznacza to wszelkie urządzenia stałe, ruchome i pływające, przeznaczone do odbioru i gospodarowania odpadami statkowymi oraz pozostałościami ładunkowymi.</p> | | |

| | | | | | | |
|--|-------------------|--------|--|---|--|--|
| | | Art. 3 | Art. 4 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 2 ust. 1 i 2 | <p>Art. 4 1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 przepisy ustawy stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statków korzystających z portów i przystani morskich lub stoczni, 2) podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, 3) innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich. <p>Art. 2 1. Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem ust.2, nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz do statków pełniących specjalną służbę państwową.</p> <p>2. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, kierując się względami ochrony środowiska morskiego, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające i statki wymienione w ust.1.</p> | | |
| | Art. 4 ust. 1 i 2 | Art. 5 | | <p>Art. 5 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do zapewnienia statkom normalnie korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy.</p> <p>2. Portowe urządzenia odbiorcze powinny posiadać odpowiednią wydajność a ich eksploatacja powinna być prowadzona w taki sposób, aby nie powodowało to nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków.</p> | | |

| | | | | | | |
|--|--|--------|--------|---|--|--|
| | | Art. 5 | Art. 9 | <p>Art. 9 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, z zastrzeżeniem ust.2, jest obowiązany do opracowania planu gospodarowania odpadami statkowymi, który wymaga zatwierdzenia w trybie określonym w ust. 3.</p> <p>2. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, są obowiązane do przestrzegania planu, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>3. Plany gospodarowania odpadami statkowymi oraz pozostałościami ładunkowymi podlegają zatwierdzeniu w trybie decyzji administracyjnej wydanej przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wojewodę - dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, po jej uzgodnieniu, w trybie decyzji administracyjnej, przez dyrektora właściwego urzędu morskigo, 2) starostę - dla innych portów i przystani morskich, po jej uzgodnieniu, w trybie decyzji administracyjnej, przez dyrektora właściwego urzędu morskigo. <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowy zakres portowych planów gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków, 2) zakres i wzór wniosku w sprawie zatwierdzenia tych planów oraz tryb ich składania i zatwierdzenia, 3) warunki jakie powinny spełniać plany, programy i inne opracowania | | |
|--|--|--------|--------|---|--|--|

| | | | | | | |
|--|--|--------------|---------|---|--|--|
| | | Art. 6, 7, 9 | Art. 10 | <p>Art.10 1. Kapitan statku, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu mniej niż 12 osób, przed zawinięciem do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązany jest do poinformowania portu o odpadach znajdujących się na statku.</p> <p>2. Kapitan statku o polskiej przynależności, z wyjątkiem statku rybackiego oraz statku sportowego uprawnionego do przewozu mniej niż 12 osób, przed zawinięciem do portów państw stron Konwencji Helsińskiej i portów krajów członkowskich Unii Europejskiej zobowiązany jest do poinformowania portu o odpadach znajdujących się na statku.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia tryb informowania portu o odpadach znajdujących się na statku, rodzaj wymaganych informacji, wzory obowiązujących formularzy oraz podmioty, które należy informować.</p> <p>4. Statek podczas postoju w porcie, przystani morskiej lub stoczni na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany, z zastrzeżeniem ust.5 i ust.8, zdać do portowych urządzeń odbiorczych wszystkie odpady i pozostałości ładunkowe, których zrzut do morza nie jest dozwolony na Morzu Bałtyckim.</p> <p>5. Statek może zatrzymać znikome ilości odpadów, których oddanie do</p> | | <p>Art. 13 - Nowelizacja ustawy z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz.243, z 2000r. Nr 109, poz.1156 oraz z 2001r. Nr 111, poz.1197 i Nr 125, poz.1368)</p> |
|--|--|--------------|---------|---|--|--|

DYREKTYWA 2000/59/EC PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO ORAZ RADY
z 27 listopada 2000 roku
dotycząca portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach
oraz pozostałości ładunku

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

Mając na uwadze Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego Artykuł 80(2),

Mając na uwadze propozycję Komisji¹,

Mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomicznego oraz Społecznego²,

Mając na uwadze opinię Komitetu Regionów³,

Działając w zgodzie procedurą, o której mowa w Artykule 251 Traktatu⁴ oraz w świetle załączonego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy w dniu 18 lipca 2000 roku,

¹ OJ C 271, 31.8.1998, str. 79 oraz
OJ C 148, 28.5.1999, str. 7.

² OJ C 138, 18.5.1999, str. 12.

³ OJ C 198, 14.7.1999, str. 27.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lutego 1999 roku (OJ C 150, 28.5.1999, str. 432), potwierdzona w dniu 16 września 1999 roku, Wspólne Stanowisko Rady z dnia 8 listopada 1999 (OJ C 10, 13.1.2000 str. 14) oraz Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2000 roku (jeszcze nie opublikowana w Dzienniku Urzędowym „Official Journal”), Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 września 2000 roku oraz Decyzja Rady z dnia 14 września 2000 roku.

Zważywszy, że:

- (1) Polityka Wspólnej dotycząca środowiska stawia sobie za cel wysoki poziom jego ochrony. Bazuje ona na zasadzie ostrożności oraz na zasadach, które mówią, że zanieczyszczający powinien zapłacić oraz że powinna być podejmowana akcja prewencyjna.
- (2) Jeden z ważnych obszarów działań Wspólnoty w transporcie morskim dotyczy ograniczenia zanieczyszczeń na morzach. Może być to osiągnięte dzięki stosowaniu konwencji międzynarodowych, kodeksów oraz rezolucji przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, jaka ustanowiona jest przez Konwencję Narodów Zjednoczonych w sprawie Prawa Morskiego oraz swobody prowadzenia usług, jaka jest ustanowiona w Prawie Wspólnoty.
- (3) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona zanieczyszczeniem mórz oraz linii brzegowych Państw Członkowskich spowodowanych przez usuwanie ze statków odpadów oraz pozostałości ładunku, a w szczególności realizacją Konwencji Międzynarodowej dotyczącej zapobieganiu zanieczyszczeniom ze statków, z roku 1973, zmodyfikowanej Protokołem z 1978 roku, odnoszącym się do niej (Marpol 73/78), która reguluje, jakie odpady mogą być usuwane ze statków do środowiska morskiego oraz wymaga od Państw Członkowskich zapewnienia w portach odpowiednich punktów odbioru odpadów. Wszystkie Państwa Członkowskie ratyfikowały konwencję Marpol 73/78.
- (4) Ochrona środowiska morskiego może być wspomagana poprzez ograniczenie usuwania do morza odpadów powstających na statkach oraz pozostałości ładunku. Można to osiągnąć dzięki poprawie dostępności oraz zwiększeniu wykorzystywania punktów odbioru odpadów oraz poprawie przestrzegania zasad. W swojej Rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 roku w sprawie wspólnej polityki dotyczącej bezpiecznych mórz⁵, Rada włączyła pomiędzy swoje działania priorytetowe na terenie Wspólnoty zwiększenie dostępności oraz wykorzystywania punktów odbioru odpadów.
- (5) Dyrektywa Rady Nr 95/21/EC z dnia 19 czerwca 1995 roku dotycząca przestrzegania przepisów, odnośnie załadunku dokonywanego w portach Wspólnoty oraz żeglugi na wodach będących pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych standardów bezpieczeństwa żeglugi, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia oraz pracy na pokładach statków (portowa kontrola państwowa)⁶ stanowi, że statki powodujące nieuzasadnioną groźbę szkodenia środowisku morskiemu nie mogą wypłynąć w morze.
- (6) Zanieczyszczenia na morzach ze swej natury mają skutki transgraniczne. W świetle zasady subsydiarności, działanie na poziomie Wspólnoty jest najbardziej efektywnym sposobem zapewnienia wspólnych standardów środowiskowych dla statków oraz portów na obszarze Wspólnoty.

⁵ OJ C 271, 7.10.1993, str. 1.

⁶ OJ L 157, 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio uaktualniona Dyrektywą Nr 98/42/EC (OJ L 184, 27.6.1998, str. 40).

- (7) W świetle zasady proporcjonalności, odpowiednim instrumentem prawnym jest Dyrektywa, ponieważ dostarcza ram działania Państwom Członkowskim dla jednolitego oraz obligatoryjnego stosowania standardów środowiskowych, pozostawiając każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do decydowania, które narzędzia realizacyjne są najbardziej odpowiednie w ich wewnętrznym systemie.
- (8) Powinna być zapewniona zgodność z istniejącymi umowami regionalnymi, takimi jak Konwencja z roku 1974/1992 w sprawie Ochrony Środowiska Morskiego na Obszarze Morza Bałtyckiego.
- (9) W interesie poprawy zapobiegania zanieczyszczeniom oraz unikania możliwości wypaczenia konkurencji, wymagania środowiskowe powinny odnosić się do wszystkich statków, niezależnie od bandery pod jaką pływają, a odpowiednie portowe punkty odbioru zanieczyszczeń powinny być dostępne we wszystkich portach Wspólnoty.
- (10) Odpowiednie urzędy do odbioru zanieczyszczeń powinny odpowiadać potrzebom użytkowników, od największych statków handlowych do najmniejszych jednostek rekreacyjnych, oraz środowisku, nie powodując niepotrzebnych opóźnień po stronie wykorzystujących je statków. Przymus zapewnienia dostępności odpowiednich urządzeń do odbioru zanieczyszczeń pozostawia Państwom Członkowskim wysoki stopień swobody w organizacji odbioru zanieczyszczeń jak najbardziej odpowiednią metodą oraz pozwala im, między innymi, zapewnić stałe punkty odbioru lub wyznaczyć służby dostarczające swoje ruchome jednostki do odbioru zanieczyszczeń w momencie wystąpienia takiej potrzeby. Przymus ten zawiera w sobie także zobowiązanie do zapewnienia wszystkich usług oraz/lub powzięcie innych towarzyszących ustaleń wymaganych dla właściwego oraz odpowiedniego użytkowania takich urządzeń.
- (11) Właściwości punktów mogą być poprawione dzięki stworzeniu planów bieżącego odbioru zanieczyszczeń oraz obchodzenia się z nimi, w drodze konsultacji z odpowiednimi stronami.
- (12) Wydajność urządzeń do odbioru zanieczyszczeń może być poprawiona poprzez wymóg zawiadamiania przez statki o potrzebie korzystania z tych urządzeń. Takie zawiadomienie mogłoby również dostarczać informacji dla efektywnego planowania zarządzania zanieczyszczeniami. Odpady z kutrów rybackich oraz jednostek rekreacyjnych posiadających zezwolenie na przewożenie nie więcej niż 12 pasażerów mogłyby być obsługiwane przez punkty bez wcześniejszego powiadomienia.
- (13) Usuwanie zanieczyszczeń do morza może być ograniczone dzięki wprowadzeniu wymogu odprowadzania zanieczyszczeń do urządzeń do odbioru przed opuszczeniem portu. W celu pogodzenia potrzeb bezproblemowego prowadzenia działalności w transporcie morskim z wymogami ochrony środowiska, należy przewidzieć wyjątki od tego wymogu biorące pod uwagę dostateczną ilość miejsca na statku przeznaczonego na zanieczyszczenia, możliwość dostarczenia ich do innego portu bez ryzyka usunięcia do morza oraz specyficznych wymagań dostarczania zanieczyszczeń zgodnych z prawem międzynarodowym.

- (14) W świetle zasady „zanieczyszczający płaci”, koszty portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń wraz z oczyszczeniem i zagospodarowaniem zanieczyszczeń powstałych na statkach, powinny być pokrywane przez statki. W interesie ochrony środowiska, system opłat powinien zachęcić do odprowadzania zanieczyszczeń w portach zamiast usuwania ich do morza. Może to być ułatwione dzięki zapewnieniu, że wszystkie statki poniosą koszty odbioru oraz oczyszczania odpadów powstających na statkach, tak żeby zmniejszyć bodźce ekonomiczne do usuwania zanieczyszczeń do morza. W świetle zasady subsydiarności, Państwa Członkowskie powinny, w zgodzie z ich prawem krajowym oraz bieżącymi praktykami, angażować swoje siły, aby określić, czy i w jakich proporcjach opłaty odnoszące się do ilości faktycznie odprowadzanych odpadów przez statki będą włączone w system pokrycia kosztów za korzystanie z urządzeń do odbioru zanieczyszczeń. Opłaty za używanie tych punktów powinny być sprawiedliwe, nie dyskryminujące oraz przejrzyste.
- (15) Statki wytwarzające zmniejszone ilości odpadów powinny być traktowane w sposób uprzywilejowany w systemach pokrywania kosztów. Wspólne kryteria mogą ułatwić identyfikację tego rodzaju statków.
- (16) W celu uniknięcia nadmiernych obciążeń dla zaangażowanych stron, statki o ustalonym harmonogramie podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów, mogą być wyłączone z określonych zobowiązań wynikających z niniejszej Dyrektywy, w przypadku występowania wystarczających dowodów, iż powzięte zostały ustalenia zapewniające odprowadzanie odpadów oraz uiszczanie opłat.
- (17) Pozostałości ładunku powinny być odprowadzane do urządzeń do odbioru zanieczyszczeń w zgodzie z konwencją Marpol 73/78. Konwencja Marpol 73/78 wymaga, ażeby pozostałości ładunku odprowadzane były do urządzeń do odbioru zanieczyszczeń w stopniu koniecznym do spełnienia wymogów czystości zbiorników. Jakikolwiek opłaty za takie odprowadzanie powinny być pobierane przez korzystającego z urządzenia do odbioru wyszczególnionego w porozumieniach pomiędzy zaangażowanymi stronami lub w innych porozumieniach.
- (18) Konieczne jest przeprowadzanie docelowych inspekcji sprawdzających zgodność działań z niniejszą Dyrektywą. Liczba takich inspekcji, jak również nakładane kary, powinny być wystarczająca dla powstrzymania działań niezgodnych z niniejszą Dyrektywą. Dla zapewnienia efektywności oraz ograniczenia kosztów, inspekcje takie w przypadkach mających zastosowanie, mogą być podejmowane w ramach Dyrektywy Nr 95/21/EC.
- (19) Państwa Członkowskie powinny zapewnić odpowiednie ramy administracyjne dla właściwego funkcjonowania urządzeń do odbioru zanieczyszczeń. Na podstawie konwencji Marpol 73/78, zarzuty dotyczące niewłaściwego działania tych punktów powinny być kierowane do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Dla celów informacyjnych ta sama informacja powinna być jednocześnie przekazywana do Komisji Europejskiej.
- (20) System informacyjny dla identyfikacji zanieczyszczenia lub statków podejrzanych o zanieczyszczanie ułatwi wdrożenie niniejszej Dyrektywy i mógłby być pomocny

w ocenie jej realizacji. System informacyjny SIRENAC utworzony na podstawie Paryskiego Memorandum w sprawie Państwowej Kontroli Portowej dostarcza dużej ilości dodatkowych informacji przydatnych dla tego celu.

- (21) Zachodzi konieczność, aby Komitet, w skład którego wchodzi przedstawiciele Państw Członkowskich, pomagał Komisji w efektywnym stosowaniu niniejszej Dyrektywy. Ponieważ środki potrzebne dla realizacji niniejszej Dyrektywy są środkami ogólnego zastosowania w rozumieniu Artykułu 2 Decyzji Rady UE Nr 1999/468/EC z dnia 28 czerwca 1999 roku formułującego procedury realizacji uprawnień przyznanych Komisji⁷, powinny być one przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w Artykule 5 tej Decyzji.
- (22) Określone postanowienia niniejszej Dyrektywy mogą być, bez rozszerzania ich zakresu, modyfikowane w zgodzie z tą procedurą, w celu uwzględnienia środków Wspólnoty lub Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które wejdą w życie w przyszłości tak, aby zapewnić ich harmonijną realizację.

PRZYJĘŁY NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej Dyrektywy jest ograniczenie usuwania zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku do morza, a w szczególności nielegalnego usuwania zanieczyszczeń ze statków korzystających z portów Wspólnoty, dzięki poprawie dostępności oraz zwiększeniu wykorzystywania portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń tak, aby wzmocnić ochronę środowiska morskiego.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej Dyrektywy:

- (a) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę poruszającą się po morzu i działającą w środowisku morskim wraz z wodolotami, poduszkowcami, okrętami podwodnymi oraz jednostkami pływającymi.

⁷ OJ L 184, 17.7.1999, str. 23

- (b) „Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję w sprawie Zapobiegania Zanieczyszczeniom ze Statków, z roku 1973, zmienioną Protokołem z 1978 roku odnoszącym się do niej, w formie obowiązującej w chwili przyjęcia niniejszej Dyrektywy;
- (c) „zanieczyszczenia powstające na statkach” to wszelkie zanieczyszczenia, włączając w to ścieki, oraz pozostałości inne niż pozostałości ładunku, które powstają podczas użytkowania statku i objęte są zakresem Aneksów I, IV oraz V Konwencji Marpol 73/78 oraz odpady związane z ładunkami zdefiniowanymi w Wytocznych dla realizacji Aneksu V Konwencji Marpol 73/78;
- (d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie w ładowniach lub zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach rozładowania oraz sprzątnięcia wraz z nadwyżkami po ładowaniu/rozładowaniu i resztkami;
- (e) „portowe urządzenia do odbioru zanieczyszczeń” to wszelkie urządzenia, które są stałe, pływające lub ruchome oraz zdolne do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku;
- (f) „kuter rybacki” oznacza jakiegokolwiek statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących w morzach stworzeń;
- (g) „jednostka rekreacyjna” oznacza jakiegokolwiek typu statek bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- (h) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone głównie do przyjmowania statków, włączając w to kutry rybackie oraz jednostki rekreacyjne.

Nie naruszając definicji użytych w punktach (c) oraz (d), „odpady powstające na statkach” oraz „pozostałości ładunku” będą traktowane jak odpady w rozumieniu Artykułu 1(a) Dyrektywy Rady UE Nr 75/442/EEC z dnia 15 lipca 1975 roku dotyczącej zanieczyszczeń⁸.

Artykuł 3

Zakres Dyrektywy

Niniejsza Dyrektywa odnosi się do:

- (a) Wszystkich statków, wraz z kutrami rybackimi oraz jednostkami rekreacyjnymi, bez względu na banderę pod jaką pływają, wpływających lub działających w porcie Państwa Członkowskiego, z wyjątkiem jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością

⁸ OJ L 194, 25.7.1975, str. 39. Dyrektywa ostatnio znowelizowana Decyzją Komisji Nr 96/350/EC (OJ L 135, 6.6.1996, str. 32).

państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych, tylko dla rządowych celów niehandlowych; oraz

- (b) Wszystkich portów Państw Członkowskich zwykle przyjmujących statki, o których mowa w punkcie (a).

Państwa Członkowskie podejmą działania zapewniające, że statki, które są wyłączone z zakresu działania Dyrektywy na podstawie punktu (a) poprzedniego paragrafu, pozbywać się będą swoich zanieczyszczeń oraz pozostałości ładunku w sposób zgodny z niniejszą Dyrektywą, o ile jest to uzasadnione i wykonalne.

Artykuł 4

Urządzenia do odbioru zanieczyszczeń

1. Państwa Członkowskie zapewnią dostępność urządzeń do odbioru zanieczyszczeń spełniających potrzeby statków zwykle korzystających z portu, bez niepotrzebnych opóźnień dla statków.
2. W celu osiągnięcia wymagań, urządzenia do odbioru zanieczyszczeń mają być zdolne do przyjęcia rodzajów oraz ilości zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku ze statków zwykle korzystających z portu, biorąc pod uwagę potrzeby operacyjne korzystających z portu, rozmiar oraz lokalizację geograficzną portu, typ statków zawijających do portu oraz wyjątki opisane w Artykule 9.
3. Państwa Członkowskie stworzą procedury, zgodnie z procedurami uzgodnionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), przedstawienie Państwu sprawozdań o zarzucanych nieprawidłowościach w działaniu portowych urządzeń do odbioru.

Artykuł 5

Plany odbioru zanieczyszczeń oraz ich zagospodarowania

1. Odpowiedni plan odbioru zanieczyszczeń oraz ich zagospodarowania zostanie przygotowany oraz zrealizowany dla każdego portu po konsultacji ze stosownymi stronami, a w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami, mając na uwadze wymagania Artykułów 4, 6, 7, 10 oraz 12. Szczegółowe wymagania dotyczące przygotowania takich planów przedstawione są w Aneksie I.
2. Plany odbioru zanieczyszczeń oraz ich zagospodarowania, przywołane w paragrafie 1 mogą, tam gdzie istnieje wymóg efektywności, być przygotowywane w kontekście regionalnym z odpowiednim zaangażowaniem każdego portu, pod warunkiem że potrzeby, dostępność urządzeń do odbioru zostaną określone oddzielnie dla każdego portu.

3. Państwa Członkowskie oceniają oraz zatwierdzą plan odbioru zanieczyszczeń oraz ich zagospodarowania, będą monitorować jego realizację oraz zapewnią jego ponowne zatwierdzanie co najmniej co trzy lata oraz po każdych znaczących zmianach w działalności portu.

Artykuł 6

Powiadomienie

1. Kapitan statku, innego niż kuter rybacki lub jednostka rekreacyjna posiadająca pozwolenie na przewóz nie więcej niż 12 pasażerów, udającego się do portu zlokalizowanego we Wspólnocie, wypełni zgodnie z prawdą oraz dokładnie formularz zawarty w Aneksie II oraz zawiadomi władze lub organ wyznaczony do tego celu przez Państwo Członkowskie, w którym port jest zlokalizowany:

- (a) Co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port docelowy jest znany; lub
- (b) Jak tylko będzie znany port docelowy, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem; lub
- (c) Najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny.

Państwa Członkowskie mogą zdecydować, że taka informacja będzie przekazana do operatora urządzenia do odbioru zanieczyszczeń, który przekaże ją stosownym władzom.

2. Informacje wskazane w paragrafie 1 będą przechowywane na pokładzie co najmniej do czasu następnego wejścia do portu oraz mają być udostępniane na żądanie władz Państw Członkowskich.

Artykuł 7

Odprowadzanie zanieczyszczeń powstałych na statkach

1. Kapitan statku zawijającego do portu Wspólnoty, przed opuszczeniem portu, przekaże wszystkie zanieczyszczenia do urządzenia do odbioru zanieczyszczeń.

2. Niezależnie od postanowień paragrafu 1, statek może kontynuować podróż do następnego portu bez przekazania zanieczyszczeń, jeżeli z informacji dostarczonych w zgodzie z Artykułem 6 oraz Aneksiem II wynika, iż posiada wystarczającą pojemność do składowania zanieczyszczeń powstających na jego pokładzie, które już powstały i dalej będą powstawać podczas zamierzonej podróży statku, aż do portu odbioru.

Jeśli istnieją wiarygodne przesłanki, że stosowne urządzenia nie są dostępne w porcie docelowym, lub port ten jest nieznany, i dlatego występuje ryzyko, że zanieczyszczenia zostaną usunięte do morza, Państwo Członkowskie podejmie kroki zapobiegające zanieczyszczeniu środowiska morskiego, jeśli to konieczne, poprzez żądanie odprowadzenia zanieczyszczeń przed opuszczeniem portu.

3. Paragraf 2 będzie miał zastosowanie do przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym wymogów dotyczących usuwania zanieczyszczeń, bez naruszania tych, które są bardziej surowe.

Artykuł 8

Oplaty za zanieczyszczenia powstające na statkach

1. Państwa Członkowskie zapewnią, że koszty działania urządzeń do odbioru zanieczyszczeń ze statków, wraz z zagospodarowaniem odpadów, będą pokrywane z pobieranych od statków opłat.

2. Systemy pokrywania kosztów za korzystanie z urządzeń do odbioru zanieczyszczeń nie będą tworzyć dla statków bodźców do usuwania swoich zanieczyszczeń do morza. Dla zakończenia tego proceduru, do statków innych niż kutry rybackie oraz jednostki rekreacyjne posiadające zezwolenie na przewóz nie więcej niż 12 pasażerów, zastosowanie znajdują następujące zasady:

- (a) Wszystkie statki zawijające do portu Państwa Członkowskiego będą miały znaczący udział w kosztach wskazanych w paragrafie 1, niezależnie od faktycznego wykorzystywania urządzeń do odbioru. Porozumienia mające to na celu mogą zawierać włączenie tej opłaty w ogólne opłaty portowe lub wydzielenie standardowej opłaty za zanieczyszczenia. Opłaty mogą być zróżnicowane z uwzględnieniem, między innymi, kategorii, rodzaju oraz rozmiarów statku;
- (b) Część kosztów, która nie jest pokrywana przez opłatę, o której mowa w podpunkcie (a), jeśli występuje, będzie pokrywana na podstawie rodzajów oraz ilości faktycznie odprowadzanych zanieczyszczeń wytworzonych przez statek;
- (c) Opłaty mogą być zmniejszone, jeżeli zarządzanie statku, jego projekt, wyposażenie oraz działalność dotycząca ochrony środowiska są takie, że kapitan może wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość zanieczyszczeń.

3. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, nie dyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności urządzeń do odbioru oraz usług dostępnych i, tam gdzie to właściwe, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczenia powinny być zrozumiałe dla użytkowników portu.

4. Komisja, w ciągu trzech lat od daty o której mowa w Artykule 16(1), dostarczy sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego oraz dla Rady, oceniające wpływ zróżnicowania systemów pokrycia kosztów przyjętych zgodnie z paragrafem 2 na środowisko morskie oraz

źródła powstawania zanieczyszczeń. Sprawozdanie to zostanie sporządzone w porozumieniu z kompetentnymi władzami Państw Członkowskich oraz przedstawicielami portów.

Jeśli zajdzie potrzeba, w świetle tej oceny, Komisja przedstawi propozycję nowelizacji niniejszej Dyrektywy poprzez wprowadzenie systemu płatności w odpowiednim stosunku procentowym, na poziomie nie mniejszym niż jedna trzecia kosztów, o których mowa w paragrafie 1, dla wszystkich statków zawijających do portu Państwa Członkowskiego, niezależnie od faktycznego korzystania z urządzeń do odbioru zanieczyszczeń lub systemu alternatywnego o równoważnych skutkach.

Artykuł 9

Wyłączenia

1. Jeżeli statki mają stały rozkład regularnych zawinięć do portu oraz istnieją wystarczające dowody porozumień zapewniających odprowadzenie zanieczyszczeń powstających na statkach oraz dokonywania opłat w porcie na trasie podróży statku, Państwa Członkowskie zaangażowanych portów mogą zwolnić takie statki z obowiązków wymienionych w Artykule 6, Artykule 7(1) oraz w Artykule 8.

2. Państwa Członkowskie poinformują Komisję o przyznanych wyłączeniach w zgodzie z paragrafem 1 w trybie zwykłym, co najmniej raz w roku.

Artykuł 10

Odprowadzanie pozostałości ładunku

Kapitan statku zawijającego do portu Wspólnoty zapewni odprowadzenie pozostałości ładunku do urządzenia do odbioru zanieczyszczeń zgodnie z zasadami Konwencji Marpol 73/78. Jakakolwiek opłata za odprowadzenie pozostałości ładunku zostanie uiszczona przez korzystającego z urządzenia do odbioru.

Artykuł 11

Wykonywanie prawa

1. Państwa Członkowskie zapewnią, że inspekcji może zostać poddany jakikolwiek statek w celu sprawdzenia zgodności z Artykułem 7 i 10 oraz, że przeprowadzana będzie wystarczająca liczba takich inspekcji.

2. Dla inspekcji dotyczących statków innych niż kutry rybackie oraz jednostki rekreacyjne posiadające zezwolenia do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów:

- (a) Przy wyborze statków podlegających inspekcji, Państwa Członkowskie zwrócą szczególną uwagę na:
- Statki, które nie dopełniły obowiązku zawiadomienia opisanego w Artykule 6;
 - Statki, w stosunku do których sprawdzenie informacji dostarczonych przez kapitana zgodnie z Artykułem 6 dało podstawy do podejrzeń, że statek nie postępuje zgodnie z niniejszą Dyrektywą;
- (b) Takie inspekcje mogą być podejmowane w ramach Dyrektywy Nr 95/21/EC, w przypadku, gdy ma ona zastosowanie; niezależnie od ram działania inspekcji, obowiązuje 25% wymóg inspekcji ustalonych w niniejszej Dyrektywie;
- (c) Jeżeli odpowiednie władze nie są zadowolone z wyników inspekcji, zagwarantują, że statek nie opuści portu aż do chwili odprowadzenia powstałych zanieczyszczeń i pozostałości ładunku do urządzenia odbiorczego, zgodnie z Artykułami 7 oraz 10;
- (d) Jeżeli istnieje niezbity dowód, że statek wyszedł w morze nie wypełniając postanowień Artykułów 7 lub 10, kompetentne władze następnego portu, do którego zawinie zostaną poinformowane o zaistniałej sytuacji, a taki statek, nie ograniczając zastosowania w stosunku do niego opłat karnych o których mowa w Artykule 13, nie dostanie pozwolenia na opuszczenie tego portu, aż do momentu bardzo szczegółowej oceny czynników odnoszących się do wypełniania postanowień niniejszej Dyrektywy, takich jak dokładność każdej informacji dostarczonej zgodnie z Artykułem 6.

3. Państwa Członkowskie stworzą procedury kontrolne, do wymaganego zakresu, odnoszące się do kutrów rybackich oraz jednostek rekreacyjnych posiadających zezwolenie na przewóz nie więcej niż 12 pasażerów, tak aby zapewnić zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 12

Działania towarzyszące

1. Państwa Członkowskie:

- (a) Podejmą wszystkie potrzebne działania, aby zapewnić, że kapitanowie, operatorzy urządzeń do odbioru zanieczyszczeń oraz pozostałe zaangażowane osoby są w odpowiednim stopniu poinformowane o wymaganiach im stawianych przez niniejszą Dyrektywę oraz że wypełniają jej postanowienia;
- (b) Wyznaczają właściwe władze lub organy do wykonywania postanowień niniejszej Dyrektywy;

- (c) Zagwarantują współpracę pomiędzy odpowiednimi władzami a organizacjami handlowymi w celu efektywnej realizacji niniejszej Dyrektywy;
- (d) Zapewnią, że informacje dostarczane przez kapitanów zgodnie z Artykułem 6 będą właściwie sprawdzane;
- (e) Zapewnią, że formalności dotyczące korzystania z urządzeń do odbioru zanieczyszczeń będą proste i szybkie w celu zachęcania kapitanów do korzystania z urządzeń do odbioru zanieczyszczeń oraz do unikania niepotrzebnych opóźnień po stronie statków;
- (f) Zapewnią, że Komisja jest w posiadaniu oświadczeń o nieodpowiednich urządzeniach do odbioru zanieczyszczeń, o których mowa w Artykule 4(3);
- (g) Zapewnią, że zagospodarowanie, uzdatnianie lub usuwanie zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku odbywać się będzie w zgodzie z Dyrektywą Nr 75/442/EEC oraz innymi odpowiednimi aktami prawnymi Wspólnoty, a w szczególności Dyrektywą Rady Nr 75/439/EEC z dnia 16 czerwca 1975 roku dotyczącą zarządzania zanieczyszczeniami ropopochodnymi⁹ oraz Dyrektywą Rady Nr 91/689/EEC z dnia 12 grudnia 1991 roku dotyczącą niebezpiecznych odpadów¹⁰;
- (h) Zagwarantują w zgodzie z ich krajowym prawem, że jakakolwiek strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór zanieczyszczeń powstających na statkach lub pozostałości ładunku będzie mogła domagać się odszkodowania za straty związane z niepotrzebnym opóźnieniem;
2. Odprowadzanie zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku traktowane będzie jako swobodny obrót w rozumieniu Artykułu 79 Rozporządzenia Rady (EEC) Nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 roku ustanawiającej Kodeks Celny Wspólnoty¹¹. Władze celne nie będą wymagały złożenia oświadczenia celnego w zgodzie z Artykułem 45 Kodeksu Celnego Wspólnoty.
3. Państwa Członkowskie oraz Komisja będą współpracować w celu utworzenia odpowiedniego systemu informacyjnego i monitorującego, obejmującego swym zasięgiem przynajmniej całą Wspólnotę, tak aby:
- poprawić identyfikację statków, które nie odprowadziły swoich zanieczyszczeń oraz pozostałości ładunku w zgodzie z niniejszą Dyrektywą,
 - ustalić czy cele określone w Artykule 1 niniejszej Dyrektywy zostały osiągnięte.
4. Państwa Członkowskie oraz Komisja będą współpracować w ustanowieniu wspólnych kryteriów dla identyfikacji statków o których mowa w Artykule 8(2)(c).

⁹ OJ L 194, 25.7.1975, str. 23. Dyrektywa ostatnio znowelizowana Dyrektywą Nr 91/692/EEC (OJ L 377, 31.12.1991, str. 48).

¹⁰ OJ L 377, 31.12.1991, str. 20. Dyrektywa ostatnio znowelizowana Dyrektywą Nr 94/31/EEC (OJ L 168, 2.7.1994, str.28).

¹¹ OJ L 302, 19.10.1992, str. 1. Rozporządzenie ostatnio znowelizowane Rozporządzeniem (EC) Nr 955/99 (OJ L 119, 7.5.1999, str. 1).

Artykuł 13

Opłaty karne

Państwa Członkowskie ustalą system opłat karnych za naruszenie krajowych postanowień przyjętych zgodnie z niniejszą Dyrektywą oraz podejmą wszystkie działania niezbędne do zagwarantowania, że takie opłaty karne będą stosowane. Opłaty karne w ten sposób zastosowane będą efektywne, współmierne oraz odstrasżające.

Artykuł 14

Komitet Regulujący

1. Komitet utworzony zgodnie z Artykułem 12(1) Dyrektywy Nr 93/75/EEC¹², zwany dalej „Komitetem”, będzie wspomagał Komisję.

2. Mając na uwadze zobowiązania Artykułu 8 Decyzji Nr 1999/468/EC, wszędzie tam, gdzie zamieszczono odniesienie do niniejszego paragrafu, stosowane będą Artykuły 5 oraz 7 tejże Decyzji.

Okres przewidziany w Artykule 5 (6) Decyzji 1999/468/EC będzie wynosił trzy miesiące.

3. Komitet przyjmie swój regulamin.

Artykuł 15

Procedura nowelizacji

Aneksy do niniejszej Dyrektywy, definicja w Artykule 2(b), odniesienia do instrumentów Wspólnoty oraz IMO, mogą być nowelizowane zgodnie z procedurą ustaloną w Artykule 14(2) w celu ujednoczenia ich ze środkami Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, o ile takie nowelizacje nie rozszerzą zakresu niniejszej Dyrektywy.

Ponadto, Aneksy do niniejszej Dyrektywy mogą być nowelizowane zgodnie z tą procedurą w przypadku konieczności poprawy wymogów Dyrektywy, o ile takie nowelizacje nie rozszerzą zakresu niniejszej Dyrektywy.

¹² OJ L 247, 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio znowelizowana Dyrektywą Nr 98/74/EC (OJ L 276, 13.10.1998, str. 7).

Artykuł 16

Realizacja

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie prawa, regulacje oraz zobowiązania administracyjne niezbędne do podporządkowania się niniejszej Dyrektywie przed dniem 28 grudnia 2002 roku oraz bezzwłocznie poinformują o tym Komisję.

Jednakże, w odniesieniu do ścieków, o których mowa w Artykule 2(c), realizacja niniejszej Dyrektywy zostanie zawieszona na okres 12 miesięcy po wejściu w życie Aneksu IV Konwencji Marpol 73/78, ze względu na znajdujące się w konwencji rozróżnienie pomiędzy nowymi a istniejącymi statkami.

2. W sytuacji, gdy Państwa Członkowskie oficjalnie przyjmą środki o których mowa, zawierać one będą odniesienie do niniejszej Dyrektywy lub towarzyszyć im będą takie odniesienia. Metody sporządzania takiego odniesienia zostaną opracowane przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Ocena

1. Państwa Członkowskie dostarczą Komisji co trzy lata sprawozdanie o stanie realizacji niniejszej Dyrektywy.

2. Tak jak ustalono w niniejszej Dyrektywie, Komisja dostarczy Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie podsumowujące sprawozdanie oceniające działanie systemu, opierające się na sprawozdaniach Państw Członkowskich, tak jak określono w paragrafie 1 wraz z propozycjami, jeżeli to konieczne, odnoszącymi się do realizacji niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsza Dyrektywa wejdzie w życie w dniu jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym („Official Journal”) Wspólnot Europejskich.

Artykuł 19

Adresaci

Dyrektywa ta jest adresowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 listopada 2000 roku.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

N. FONTAINE

W imieniu Rady UE
Przewodniczący

L. FABIOUS

ANEKS 1

Wymagania dotyczące planów odbioru zanieczyszczeń oraz ich zagospodarowania
(w nawiązaniu do Artykułu 5)

Plany zawierać będą wszystkie rodzaje zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunków pochodzących ze statków, związane z normalnym przebywaniem statków w porcie oraz zostaną opracowane w zależności od wielkości portu i rodzajów statków wchodzących do portu.

W planie powinny znaleźć się następujące elementy:

- oszacowanie zapotrzebowania na portowe urządzenia odbiorcze, w świetle potrzeb statków w trakcie ich normalnego przebywania w porcie;
- opis typu i pojemności portowych urządzeń odbiorczych;
- szczegółowe określenie procedur dla przyjmowania i gromadzenia zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku;
- określenie systemu opłat;
- procedury dotyczące sprawozdawania domniemanej nieprzydatności portowych urządzeń odbiorczych;
- procedury dotyczące stałych konsultacji z użytkownikami portów, przedsiębiorcami zajmującymi się składowaniem odpadów, operatorami terminali i innymi zainteresowanymi stronami; oraz
- rodzaj i ilość zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku przyjmowanych i zagospodarowanych.

Ponadto, plany powinny zawierać:

- listę odpowiednich aktów i wymogów prawnych dotyczących odbioru zanieczyszczeń;
- identyfikację osoby lub osób odpowiedzialnych za realizację planu;
- określenie wyposażenia i procedur podczyszczania w porcie, jeżeli to konieczne;
- określenie metod rejestrowania bieżącego użycia odbiorczych urządzeń portowych;
- określenie metod rejestrowania odbieranych zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku; oraz
- określenie sposobu zagospodarowywania zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku.

Procedury dotyczące przyjmowania, gromadzenia, składowania, traktowania i zagospodarowywania będą dostosowane pod każdym względem do schematu zarządzania ochroną środowiska właściwego dla stopniowej redukcji wpływów takich działań na środowisko naturalne. Zgodność taka ma miejsce, jeżeli procedury są zgodne z Rozporządzeniem Rady (EEC) Nr 1836/93 z dnia 29 czerwca 1993 roku dopuszczającym dobrowolny udział przedsiębiorstw sektora przemysłowego w programie Wspólnotowego eko-zarządzania i kontroli¹³.

Informacje, do których powinni mieć dostęp użytkownicy portu:

- krótka adnotacja na temat fundamentalnej wagi właściwego odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku;
- lokalizacja portowych urządzeń odbiorczych odpowiednio dla każdego miejsca postoju w formie diagramu / mapy;
- lista zanieczyszczeń powstających na statkach i pozostałości ładunku zagospodarowywanych w normalnych warunkach;
- lista punktów kontaktowych, operatorów i służb;
- określenie procedur odbioru
- określenie systemu opłat; oraz
- procedury dotyczące sprawozdawania domniemanej nieprzydatności portowych urządzeń odbiorczych.

¹³ OJ L 168, 10.7.1993, str. 1.

ANEKS II

INFORMACJA DO PRZEKAZANIA PRZED WEJŚCIEM DO PORTU
 (Port przeznaczenia zgodnie z definicją z Artykułu 6 Dyrektywy 2000/59/EC)

1. Nazwa, numer identyfikacji IMO statku;
2. Państwo bandery;
3. Przewidywany czas przybycia (ETA);
4. Przewidywany czas wypłynięcia (ETD);
5. Poprzedni port zawinięcia;
6. Następny port zawinięcia;
7. Ostatni port i data odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach;
8. Czy przekazano:
 wszystkie część żadne (*)
 zanieczyszczenia do portowego urządzenia odbiorczego?
9. Rodzaj i ilość zanieczyszczeń i pozostałości ładunku do przekazania i/lub pozostających na pokładzie, oraz jako procent maksymalnej pojemności ładowni;

W wypadku przekazania wszystkich zanieczyszczeń proszę wypełnić odpowiednio drugą kolumnę.

Jeżeli przekazano część lub nie przekazano nic proszę wypełnić wszystkie kolumny.

| Rodzaj zanieczyszczeń | Zanieczyszczenia do przekazania m ³ | Maksymalna dopuszczalna pojemność ładowni m ³ | Ilość odpadów przechowywanych na pokładzie m ³ | Port, w którym pozostałe odpady zostaną przekazane | Przewidywana ilość zgromadzonych odpadów w okresie od zawiadomienia do zawinięcia do kolejnego portu m ³ |
|-----------------------|---|---|--|--|--|
|-----------------------|---|---|--|--|--|

1. Oleje

| | | | | | |
|------------------------|--|--|--|--|--|
| Szlam | | | | | |
| Woda zęzowa | | | | | |
| Inne (specyfikacja) | | | | | |

2. Śmieci

| | | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|--|
| Odpadki żywnościowe | | | | | |
| Plastik | | | | | |
| Inne | | | | | |

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| 3. Odpady związane z ładunkiem ⁽¹⁾ (specyfikacja) | | | | | |
| 4. Pozostałości ładunku ⁽¹⁾ (specyfikacja) | | | | | |

⁽¹⁾ Może być szacunkowa

Uwagi:

1. Informacja ta może być wykorzystana do kontroli państwowej i dla innych celów związanych z inspekcją.
2. Państwa członkowskie ustalą, jakie instytucje otrzymają kopię niniejszego zawiadomienia.
3. Niniejszy formularz ma być wypełniony, chyba że zgodnie z Artykułem 9 Dyrektywy 2000/59/EC statek podlega zwolnieniu.

Potwierdzam, że

powyższe dane są dokładne i prawidłowe oraz że

na pokładzie istnieje wystarczająca pojemność do przechowania wyprodukowanych zanieczyszczeń w okresie od zawiadomienia do przekazania w następnym porcie.

Data

Godzina

Podpis

**LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
PORTOWYCH URZĄDZENIACH DO ODBIORU ODPADÓW ORAZ
POZOSTAŁOŚCI ŁADUNKOWYCH ZE STATKÓW**

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 4 czerwca 2002 r.

Obszar Negocjacyjny: „Polityka transportowa”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 9, priorytet 9.5

| | |
|----|---|
| 1. | Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru |
| 2. | Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem oraz projekty podstawowych aktów wyk. |
| 3. | Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności) |
| 4. | Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 21 czerwca 2002r. |
| 5. | Tłumaczenie aktu prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r., dotycząca portowych urządzeń do odbioru zanieczyszczeń powstających na statkach oraz pozostałości ładunku |

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 5 lipca 2002 r.

Cena 3,18 zł + 22% VAT

