



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-43-05

Druk nr 3924
Warszawa, 12 kwietnia 2005 r.

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
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 zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz o zmianie niektórych innych ustaw wraz z projektami aktów wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 96, poz. 959 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „Konwencją MARPOL.”,

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) odpowiednio przepisy art. 5, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 i 8 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową (Dz. U. Nr 121, poz. 1263) w zakresie eksploatacji na statkach urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane, w przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej,”;

2) w art. 4 w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) substancja kontrolowana – oznacza substancję wymienioną w Załączniku I do rozporządzenia WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz.Urz. WE L 244 z 29.09.2000; str. 1²⁾).”;

3) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Zanieczyszczenia ze statków”;

4) w art. 6 w pkt 2 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) dla statków objętych rozporządzeniem WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową – w przepisach tego rozporządzenia,

4) dla statków objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz.Urz. WE L 115 z 09.05.2003; str. 1²⁾) – w przepisach tego rozporządzenia.”;

5) w art. 7:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Z zastrzeżeniem ust. 5, inspekcje, o których mowa w ust. 1, powinny być poprzedzone przeglądami statku dokonywanymi przez instytucję klasyfika-

cyjną sprawującą nadzór techniczny nad statkiem.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Organ inspekcyjny może upoważnić do dokonywania określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych wyznaczone w tym celu instytucje klasyfikacyjne, również zagraniczne. Sposób upoważnienia instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania czynności inspekcyjnych określają przepisy ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899 i Nr 273, poz. 2703).”;

6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Organ inspekcyjny, w przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, wydaje statkowi międzynarodowe świadectwa przewidziane w:

1) Konwencji MARPOL, ważne na okres 5 lat, oraz potwierdza ich ważność na podstawie inspekcji rocznych i pośrednich,

2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.

2. Polski organ inspekcyjny może wydać międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie wymagań przewidzianych w:

1) Konwencji MARPOL statkowi o obcej przynależności – na wniosek właściwego organu

państwa przynależności statku będącego stroną tej Konwencji,

- 2) rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach – na wniosek organu państwa przynależności statku.
3. Świadczenia, o których mowa w ust. 1 i 2, tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:
 - 1) bez zgody organu inspekcyjnego wprowadzono istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach,
 - 2) nie została potwierdzona ich ważność,
 - 3) nastąpiła zmiana przynależności statku.
4. Za przeprowadzenie inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie międzynarodowych świadectw pobiera się opłaty określone w załączniku do ustawy, z tym że nie pobiera się opłat za inspekcję doraźną.
5. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.
6. W przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 4, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy.”;

7) w art. 10:

a) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku braku odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie zawinięcia statku lub gdy port ten nie jest znany, co stwarza ryzyko zrzutu odpadów do morza, statek jest obowiązany zdać odpady do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Na pisemny wniosek armatora, dyrektor właściwego urzędu morskiego może udzielić zwolnienia od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, statkom zwolnionym na podstawie ust. 8 od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu.

8b. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 8a, jest ważne w okresie trwania zwolnienia od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu.”;

8) po art. 13 dodaje się art. 13a-13i w brzmieniu:

„Art. 13a. Czynności polegające na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną wykonywane są przez członka załogi statku posiadającego co najmniej dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej lub przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji, o którym mowa

w art. 11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, albo przez podmiot zatrudniający taką osobę.

Art. 13b.1. Dyrektorzy urzędów morskich powiadamiają niezwłocznie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o każdym naruszeniu przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach morskich znajdujących się w polskich obszarach morskich.

2. Do dnia 31 stycznia każdego roku dyrektorzy urzędów morskich przedstawiają Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska raport w sprawie oceny stanu przestrzegania w roku poprzednim przepisów dotyczących stosowania oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach.

Art. 13c. Z zastrzeżeniem wyjątków określonych w Konwencji MARPOL, zabrania się na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa niespełniającego wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 i 4.

Art. 13d. 1. Dyrektor urzędu morskiego może udzielić zgody na przeprowadzenie na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich testów instalacji wprowadzających technologie ograniczające emisje siarki, z uwzględnieniem postanowień Konwencji MARPOL oraz przepi-

sów Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze przepisy, o których mowa w ust. 1, może, w celu ujednoczenia zasad przeprowadzania testów, określić, w drodze rozporządzenia, warunki na jakich dyrektor urzędu morskiego udziela zgody na przeprowadzenie testów technologii ograniczających emisje siarki.

Art. 13e. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców dostarczających dla statków paliwo przeznaczone do użycia przez te statki, zwanych dalej „dostawcami”.

2. Przed dokonaniem pierwszej dostawy, dostawca jest obowiązany do zgłoszenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego informacji dotyczących działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich.
3. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2, powinno zawierać nazwę, siedzibę, adres korespondencyjny oraz telefon dostawcy, kopię koncesji na obrót paliwami, a także określać rodzaje dostarczanych paliw.
4. Do dnia 31 marca każdego roku dostawca jest obowiązany do złożenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego sprawozdania z działalności za rok poprzedni, zawierającego co najmniej informację o ilości

i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach, z uwzględnieniem zawartości siarki.

Art. 13f. 1. Dostawca paliwa jest obowiązany do dostarczenia na statek paliwa spełniającego wymagania określone w ust. 3.

2. Szczegółowe obowiązki dostawcy oraz kapitana statku w zakresie dostaw paliwa na statek określa Konwencja MARPOL.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia zawartości siarki w paliwach.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowe kryteria jakościowe dla paliw dostarczanych na statek, mając na względzie ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków.

Art. 13g. 1. Organ inspekcyjny przeprowadza u dostawców paliwa kontrole w zakresie zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek.

2. Kontrola obejmuje pobieranie próbek przechowywanego paliwa, badanie zawartości siarki w paliwie oraz sprawdzanie dokumentów z tym związanych.

Art. 13h. Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę, aby węglowodory wydobywane przez platformę lub urządzenie wiertnicze były używane jako pali-

wo, jeżeli będą one używane wyłącznie przez tę platformę lub urządzenie wiertnicze.

Art. 13i. Podmiot, który nakłada lub usuwa szkodliwe pokrycia przeciwporostowe ma obowiązek zapewnić, aby odpady powstałe podczas prac zostały zebrane i poddane procesom odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628, z 2002 r. Nr 41, poz. 365, Nr 113, poz. 984, Nr 199, poz. 1671, z 2003 r. Nr 7, poz. 78 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1208 i Nr 191, poz. 1956).”;

9) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania zalecenia uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską lub Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego, zwaną dalej „Komisją Helsińską”, mając na względzie właściwą implementację międzynarodowych przepisów w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób, zakres i terminy przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposób potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8, w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w tym zakresie.”;

10) w art. 18:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem przepisów Konwencji Helsińskiej 1992 oraz Konwencji o zatapianiu.”,

b) dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. Dyrektor urzędu morskiego może uzależnić wydanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, od przedłożenia przez wnioskodawcę zezwoleń wymaganych na podstawie odrębnych przepisów lub innych dodatkowych dokumentów albo wyników ekspertyz.

4. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, powinny określać w szczególności:

- 1) rodzaj zezwolenia,
- 2) numer zezwolenia według kolejności jego wydania w danym roku,
- 3) okres ważności zezwolenia,
- 4) rodzaj usuwanej do morza lub zatapianej w nim substancji oraz jej ilość,
- 5) współrzędne geograficzne miejsca usunięcia do morza urobku bądź zatopienia w nim odpadów lub innych substancji,
- 6) rodzaj wymaganego opakowania zatapianych w morzu odpadów lub innych substancji,
- 7) sposób zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji,

8) sposób powiadamiania o zamierzonych terminach usunięcia do morza urobku z pogłębiania dna oraz zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji oraz o fakcie zakończenia tych operacji.”;

11) art. 36a otrzymuje brzmienie:

„Art. 36a. Jeżeli armator statku, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków lub łamiąc ustanowione prawem zakazy:

- 1) przewozi ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, nie przekazując informacji, o których mowa w art. 10a,
- 2) dopuszcza do wykonywania przez osoby, które nie posiadają wymaganych uprawnień, o których mowa w art. 13a, czynności polegających na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu karty urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawie urządzeń i instalacji zawierających czynnik chłodniczy będący substancją kontrolowaną,
- 3) nie wypełnia obowiązku prowadzenia ewidencji substancji kontrolowanych będących czynnikiem chłodniczym oraz przekazywania informacji zawartych w tej ewidencji, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową,
- 4) nie zapewnia oznakowania poddawanych naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń chłodniczych, klimatyzacyjnych, gaśniczych lub innych urządzeń zawierających substan-

cje kontrolowane, zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy wymienionej w pkt 3,

- 5) nie dopełnia obowiązku założenia karty obsługi technicznej i naprawy urządzenia lub instalacji, określonej w art. 7 ustawy wymienionej w pkt 3,
 - 6) niezgodnie z art. 8 ustawy wymienionej w pkt 3, użytkuje urządzenie lub instalację zawierające substancje kontrolowane w sposób niezapobiegający emisji substancji kontrolowanych do środowiska oraz nie przeprowadza sprawdzenia szczelności tych urządzeń,
 - 7) niezgodnie z art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach stosuje lub stosuje ponownie na statku związki cynoorganiczne, które działają jak biocydy,
 - 8) eksploatuje statek, na którego kadłubie występują związki cynoorganiczne niezgodnie z art. 5 rozporządzenia, o którym mowa w pkt 7,
 - 9) eksploatuje statek, z którego emitowane są do powietrza:
 - a) substancje zubożające warstwę ozonową w sposób niezgodny z prawidłem 12,
 - b) tlenki azotu w sposób niezgodny z prawidłem 13
- Załącznika VI do Konwencji MARPOL,

10) używa na statku paliwa zawierającego nie-
dopuszczalną zawartość siarki,
podlega karze pieniężnej w wysokości do
50 000 SDR.”;

12) po art. 36b dodaje się art. 36c w brzmieniu:

„Art. 36c. Dostawca paliwa, który dostarczając paliwo nie
wykonuje ciężących na nim obowiązków w zakre-
sie dostawy i jakości paliw używanych przez stat-
ki, podlega karze pieniężnej w wysokości do
50 000 SDR.”;

13) w art. 37 w pkt 10 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje
się pkt 11 w brzmieniu:

„11) nie wykonuje obowiązków w zakresie oznakowania,
zakładania i prowadzenia karty urządzenia, sprawdza-
nia szczelności, obsługi i naprawy urządzeń lub insta-
lacji zawierających czynnik chłodniczy będący sub-
stancją kontrolowaną.”;

14) po art. 37 dodaje się art. 37a w brzmieniu:

„Art. 37a. Kto nie wykonuje obowiązków określonych
w przepisach rozporządzenia Parlamentu Euro-
pejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia
14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania
związków cyanoorganicznych na statkach, podle-
ga karze pieniężnej w wysokości do
50 000 SDR.”;

15) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„Art. 38. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 36-37a, oraz sposób wykorzystania kwot ściąganych z tytułu kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 1652 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703).”;

16) dodaje się załącznik w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy;

17) użyte w ustawie w różnym przypadku wyrazy „Konwencja MARPOL 1973/78” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Konwencja MARPOL”.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) Konwencji MARPOL – oznacza to Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem

uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr ..., poz. ...);

4) odpadach ze statków – oznacza to wszelkie zanieczyszczenia, powstałe w czasie eksploatacji statku, wymienione w Załącznikach I, IV, V i VI Konwencji MARPOL, oraz odpady związane z ładunkiem, niebędące pozostałościami ładunkowymi, wymienione w wytycznych do wdrażania Załącznika V Konwencji MARPOL – do momentu przekazania ich do portowych urządzeń odbiorczych;”;

2) w art. 5 w ust. 1 wyraz „normalnie” zastępuje się wyrazem „zwykle”;

3) w art. 6:

a) w ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) pozostałości z oczyszczania spalin, zgodnie z załącznikiem VI Konwencji MARPOL.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Podmiot dokonujący naprawy, wymiany, montażu lub demontażu znajdujących się na statku urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane określone w Załączniku I do rozporządzenia WE nr 2037/2000 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz.Urz. WE L 244 z 29.09.2000; str. 1²⁾) jest obowiązany do zapewnienia odbioru odpadów powstających w trakcie swojej działalności.”;

4) w art. 8:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 ze statków oraz znaczeniu dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, zwanych dalej „informacjami”.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zakres i sposób podawania informacji, o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków, powinien obejmować w szczególności:

- 1) lokalizację portowych urządzeń odbiorczych, w miarę możliwości, w formie planu lub mapy;
- 2) rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych urządzeń odbiorczych;
- 3) wykaz odbiorców odpadów, oferowanych przez nich usług oraz dane umożliwiające kontakt z tymi odbiorcami;
- 4) procedury odbioru;
- 5) system opłat;
- 6) procedury informowania o niewystarczającej przepustowości portowych urządzeń odbiorczych.”;

5) po art. 8 dodaje się art. 8a i 8b w brzmieniu:

„Art. 8a. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską posiada informacje o braku dostęp-

nych, odpowiednich urzędzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie zawinięcia statku jest obowiązany do przekazania tych informacji kapitanowi statku.

Art. 8b. W przypadku stwierdzenia przez kapitana statku zawijającego do portu lub przystani morskiej niewłaściwego funkcjonowania portowych urzędzeń odbiorczych lub w przypadku niepoinformowania przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o tym fakcie kapitana statku, kapitan ma prawo zgłosić nieprawidłowości do dyrektora właściwego urzędzu morskiego.”;

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

„2a. Plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków podlega, przed jego zatwierdzeniem, konsultacjom z użytkownikami portu.”;

7) po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu:

„Rozdział 5a

Przepisy karne

Art. 12a. 1. Kto, zarządzając portem lub przystanią morską:

- 1) nie zapewnia statkom zwykle korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu do znajdujących się na jego terenie portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy,

- 2) nie zapewnia odbioru przez portowe urządzenia odbiorcze odpadów ze statków wymienionych w art. 6 ust. 1,
- 3) nie sporządza okresowych raportów obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych,
- 4) nie przekazuje armatorom, kapitanom statków lub agentom reprezentującym armatora informacji o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków,
- 5) nie informuje kapitana statku lub agenta reprezentującego armatora o braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń odbiorczych określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków,
- 6) nie wydaje statkowi potwierdzenia faktu braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń odbiorczych określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków i wskazania najbliższego portu lub przystani morskiej gotowej do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych,
- 7) nie opracowuje planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków,

podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.”;

- 8) użyte w ustawie w różnym przypadku wyrazy „Konwencja MARPOL 1973/78” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Konwencja MARPOL”.

Art. 3. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

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

„d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”,”;

- 2) w art. 14 po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

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

- 3) w art. 15 w ust. 1:

- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) sposób uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej,”,

- b) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) rodzaje i zakres przeglądów statków dokonywanych przez instytucję klasyfikacyjną.”;

4) użyte w ustawie w różnym przypadku wyrazy „Konwencja MARPOL 1973/78” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Konwencja MARPOL”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 165 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703) w art. 42 w ust. 2 w pkt 26 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 27 w brzmieniu:

„27) kontroli paliwa u dostawców paliwa dostarczanego na statki.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową (Dz. U. Nr 121, poz. 1263) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane stosuje się przepisy ustawy w zakresie wynikającym z 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, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 96, poz. 959 i Nr 273, poz. 2703), która określa również organy administracji właściwe w tych sprawach.”.

Art. 6. Armator eksploatujący na statku urządzenie lub instalację zawierającą substancje kontrolowane, które zostały wprowadzone do obrotu przed dniem 1 lipca 2002 r., może użytkować to urządzenie lub instalację bez wyma-

ganego oznakowania przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy lub do czasu pierwszego, następującego po dacie wejścia w życie ustawy, przeglądu, w zależności od tego, co następuje później.

Art. 7. Armator eksploatujący na statku urządzenie lub instalację zawierające więcej niż 3 kg czynnika chłodniczego będącego substancją kontrolowaną może użytkować to urządzenie lub instalację bez karty urządzenia, o której mowa w art. 7 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. Dostawca paliwa prowadzący w dniu wejścia w życie ustawy działalność polegającą na dostarczaniu paliwa na statki jest obowiązany do złożenia zgłoszenia, o którym mowa w art. 13e ust. 2 i 3, najpóźniej w ciągu 30 dni od daty wejścia w życie ustawy.

Art. 9. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10 ust. 9 i art. 14 ust. 4 ustawy wymienionej w art. 1 oraz art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy, o której mowa w art. 3, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim oraz ustawę z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową.

Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.Urz. WE L 332 z 28.12.2000; str. 81).

²⁾ Dane dotyczące ogłoszenia niniejszego aktu dotyczą jego ogłoszenia w Polskim wydaniu specjalnym Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

OPŁATY ZA PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI I WYSTAWIANIE LUB
POTWIERDZANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚWIADECTW

1. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 1.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 6.500 j.t.
 - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.700 j.t.
 - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 7.700 j.t.
 - 1.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 10.000 j.t.
 - 1.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 8.400 j.t.
2. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 2.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.900 j.t.
 - 2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.000 j.t.
 - 2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.400 j.t.
 - 2.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.300 j.t.
 - 2.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.800 j.t.
3. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 3.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.500 j.t.

- 3.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 j.t.
- 3.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 2.900 j.t.
- 3.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 3.700 j.t.
- 3.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 2.800 j.t.
4. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 4.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 800 j.t.
 - 4.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 j.t.
 - 4.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 j.t.
 - 4.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.300 j.t.
 - 4.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
5. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami” w wysokości:
 - 5.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 650 j.t.
 - 5.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 j.t.
 - 5.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 j.t.
 - 5.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 950 j.t.
 - 5.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 700 j.t.
6. Za inspekcje zbiornikowców do przewozu produktów ropopochodnych w wysokości obliczonej według zasad określonych w punktach 1.1 do 1.5, podwyższone o 40%.
7. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o

- zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
- 7.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 6.500 j.t.
 - 7.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 6.800 j.t.
 - 7.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 8.000 j.t.
 - 7.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 11.000 j.t.
 - 7.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 9.000 j.t.
8. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
- 8.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 3.100 j.t.
 - 8.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 3.200 j.t.
 - 8.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.750 j.t.
 - 8.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 5.000 j.t.
 - 8.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.900 j.t.
9. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
- 9.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 2.500 j.t.
 - 9.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 2.600 j.t.
 - 9.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 3.000 j.t.
 - 9.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 4.000 j.t.
 - 9.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 3.000 j.t.

10. Za inspekcję pośrednią i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
 - 10.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 850 j.t.
 - 10.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 900 j.t.
 - 10.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 1.000 j.t.
 - 10.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.400 j.t.
 - 10.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 1.000 j.t.
11. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe” w wysokości:
 - 11.1. Statki o pojemności brutto do 500 – 650 j.t.
 - 11.2. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 – 700 j.t.
 - 11.3. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 – 750 j.t.
 - 11.4. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 do 30.000 – 1.000 j.t.
 - 11.5. Statki o pojemności brutto powyżej 30.000 – za każde następne 20.000 dodatkowo 750 j.t.
12. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:
$$(2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.},$$
gdzie
N – oznacza łączną liczbę członków załogi, pasażerów oraz personelu specjalnego.
13. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(1,2 \times N \times 90) + 500 \text{ j.t.}$$

14. Za inspekcję i odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(N \times 90) + 500 \text{ j.t.} - \text{maksymalna opłata } 5.500 \text{ j.t.}$$

15. Za inspekcję roczną i potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami” w wysokości obliczonej według wzoru:

$$(0,25 \times N \times 90) + 150 \text{ j.t.} - \text{maksymalna opłata } 1.650 \text{ j.t.}$$

16. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

16.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 6.600 j.t.

16.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 6.850 j.t.

16.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 7.700 j.t.

16.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 8.900 j.t.

16.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 10.000 j.t.

16.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 6.600 j.t.

17. Za inspekcję wstępną statku eksploatowanego i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:

17.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 2.950 j.t.

- 17.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 3.000 j.t.
- 17.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 3.400 j.t.
- 17.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.850 j.t.
- 17.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 4.300 j.t.
- 17.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.600 j.t.
18. Za inspekcję i za odnowienie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:
 - 18.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 2.500 j.t.
 - 18.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 2.600 j.t.
 - 18.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 2.900 j.t.
 - 18.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 3.300 j.t.
 - 18.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 3.700 j.t.
 - 18.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 2.200 j.t.
19. Za inspekcję pośrednią i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:
 - 19.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 850 j.t.

- 19.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 900 j.t.
- 19.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 1.000 j.t.
- 19.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 1.100 j.t.
- 19.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 1.300 j.t.
- 19.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 750 j.t.
20. Za inspekcję roczną i za potwierdzenie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki” w wysokości:
 - 20.1. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych do 1.000 kW – 650 j.t.
 - 20.2. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 1.000 do 3.000 kW – 700 j.t.
 - 20.3. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 3.000 do 10.000 kW – 750 j.t.
 - 20.4. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 10.000 do 20.000 kW – 850 j.t.
 - 20.5. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych od 20.000 do 30.000 kW – 950 j.t.
 - 20.6. Statki o łącznej mocy silników głównych i pomocniczych powyżej 30.000 kW – za każde następne 5.000 kW dodatkowo 550 j.t.
21. Za inspekcję wstępną przed oddaniem statku do eksploatacji i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
 - 21.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 21.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.

- 21.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 21.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 21.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 j.t.
 - 21.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
22. Za inspekcję wstępną w przypadku pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
- 22.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 22.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.
 - 22.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 22.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 22.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1500 j.t.
 - 22.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
23. Za inspekcje odnowieniowe w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego lub jego wymiany i wydanie międzynarodowego świadectwa pod nazwą „Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego” w wysokości:
- 23.1. Statki o pojemności brutto powyżej 400 do 1.500 – 950 j.t.
 - 23.2. Statki o pojemności brutto powyżej 1.500 do 3.000 – 1.050 j.t.
 - 23.3. Statki o pojemności brutto powyżej 3.000 do 6.000 – 1.150 j.t.
 - 23.4. Statki o pojemności brutto powyżej 6.000 do 12.000 – 1.300 j.t.
 - 23.5. Statki o pojemności brutto powyżej 12.000 do 24.000 – 1.500 j.t.
 - 23.6. Statki o pojemności brutto powyżej 24.000 – 1.750 j.t.
24. Za inspekcję dodatkową, ogólną lub częściową, pobiera się opłaty w wysokości 180 j.t. za każdą zużytą godzinę.

25. Jednostka taryfowa (j.t.) – wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

UZASADNIENIE

Od maja 2004 r. Polska jest członkiem Unii Europejskiej. Z tego względu istnieje obowiązek implementacji i stosowania prawa wspólnotowego na terenie każdego nowo przyjętego państwa członkowskiego. Dnia 29 czerwca 2000 r. zostało wydane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (WE nr 2037/2000), natomiast dnia 14 kwietnia 2003 r. rozporządzenie WE nr 782/2003 w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach. Oba te akty prawne wiążą w całości od dnia akcesji i są bezpośrednio stosowane przez Polskę i wszystkie nowo przyjęte państwa członkowskie. Jednym z warunków skutecznej implementacji prawa wspólnotowego do porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej jest tworzenie odpowiedniego prawa wykonawczego w stosunku do prawa unijnego. Ma to nastąpić w celu efektywnego stosowania i przestrzegania prawa wspólnotowego w krajowych systemach prawnych.

Rozporządzenie WE nr 2037/2000 w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową stosuje się do produkcji, przywozu, wywozu, wprowadzania do obrotu, stosowania, odzysku, recyklingu, regeneracji i niszczenia substancji zubożających warstwę ozonową oraz do przywozu, wywozu, wprowadzania do obrotu, stosowania produktów i urządzeń zawierających powyższe substancje. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie również do statków. Rozporządzenie WE nr 2037/2000 pozostawia procedurę administracyjną oraz właściwość organów podejmujących czynności związane z kontrolą do regulacji prawa krajowego.

W związku z powyższym konieczna jest nowelizacja istniejących ustaw.

Rzeczpospolita Polska, będąc członkiem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO) oraz stroną Konwencji MARPOL i jej Załączników I, II, III, IV i V, jest zobligowana do przyjęcia i stosowania kolejnego Załącznika VI zawierającego przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki oraz kodeks techniczny NO_x. W tym kontekście konieczne jest wprowadzenie niezbędnych regulacji w prawie wewnętrznym, które umożliwią egzekwowanie jego postanowień na obszarach podlegających jurysdykcji polskiej, a tym samym zapewnienie ochrony własnych interesów.

Potrzeba zmiany w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 96, poz. 959 i Nr 273, poz. 2703) tytułu rozdziału 2 na „Zanieczyszczenia ze statków” wynika z konieczności uregulowania w ustawie zagadnień związanych z eksploatacją urządzeń i instalacji zawierających substancje zubożające warstwę ozonową, zwane dalej „substancjami kontrolowanymi”, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową (Dz. U. Nr 121, poz. 1262) oraz niektórych farb, technologii (systemów przeciwporostowych) używanych do zabezpieczania kadłubów statków przed niepożądanymi organizmami. Na mocy art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, spod jej regulacji zostały wyłączone zasady stosowania produktów oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane na statkach morskich oraz organy administracji właściwe w tych sprawach, dlatego też w kontekście implementacji prawa wspólnotowego i Załącznika VI do Konwencji MARPOL konieczne jest usunięcie luki prawnej powstałej w braku szczegółowego uregulowania tych zagadnień.

Celem nowelizacji nie jest odrębne uregulowanie importu, eksportu, czy wprowadzania do obrotu substancji kontrolowanych lub zabronionych bądź urządzeń je zawierających, a jedynie zasad eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane.

Istotnym zagadnieniem jest również problem inspekcji.

Proponowana ustawa przewiduje powierzenie nadzoru nad eksploatacją urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane dyrektorom urzędów morskich. Jest to ściśle związane ze specyfiką transportu morskiego oraz brakiem możliwości zastosowania do statków morskich modelu nadzoru z ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową. Organem wiodącym w nadzorze nad takimi substancjami jest minister właściwy do spraw ochrony środowiska sprawujący nadzór nad używaniem substancji kontrolowanych za pośrednictwem organów Inspekcji Ochrony Środowiska, które przeprowadzają m.in. kontrole używania substancji, kontrole używania urządzeń i produktów zawierających te substancje. W świetle tego modelu nadzoru

i inspekcji nie ma fizycznej możliwości, aby Inspektor Ochrony Środowiska, zgodnie z wymogami rozporządzeń WE nr 2037/2000 oraz WE nr 782/2003, mógł przeprowadzić raz do roku kontrolę stosowania produktów oraz eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane, w szczególności ze względu na fakt, że statki uprawiające żeglugę międzynarodową mogą w ogóle lub raz na kilka lat zawijać do polskich portów. W związku z powyższym należy powierzyć sprawowanie tego nadzoru administracji morskiej. Administracja morską, zgodnie z art. 26 nowelizowanej ustawy, jest władna do dokonywania inspekcji na wszystkich statkach znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz na statkach o polskiej przynależności. Ponieważ nadzór nad używaniem substancji kontrolowanych sprawuje minister właściwy do spraw środowiska, dyrektorzy urzędów morskich będą ściśle współpracować z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska (art. 13b).

W kontekście wspomnianego wyżej rozporządzenia WE nr 2037/2000 oraz Załącznika VI do Konwencji MARPOL konieczna jest również nowelizacja ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 96, poz. 959). Proponuje się dodanie po art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków ust. 3, zgodnie z którym podmiot dokonujący na statku naprawy, wymiany, montażu lub demontażu urządzeń zawierających substancje kontrolowane, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, jest obowiązany do zapewnienia odbioru odpadów powstających w trakcie swojej działalności.

Zmiany w zakresie stosowania na statkach systemów przeciwporostowych wynikają z rozporządzenia WE nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz z Międzynarodowej Konwencji z dnia 5 października 2001 r. w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach.

Rozporządzenie WE nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach wprowadza ograniczenia w stosowaniu systemów przeciwporostowych. Rozporządzenie zakazuje stosowania oraz ponownego stosowania związków cynoorganicznych działających

jak biocydy. Pozostawia ono procedurę administracyjną i właściwość organów podejmujących czynności związane z kontrolą do regulacji prawa krajowego, w związku z czym konieczna jest nowelizacja istniejącej ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w zakresie przeprowadzania inspekcji, wydawania świadectw, a także nakładania kar administracyjnych.

Rozporządzenie powyższe odwołuje się do Międzynarodowej Konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (AFS) przyjętej dnia 5 października 2001 r.

Rzeczpospolita Polska ratyfikowała tę konwencję.

Projekt ustawy określa stawki opłat za przeprowadzanie inspekcji i wydawanie certyfikatów. Zgodnie z ustawą, opłaty te stanowić będą dochody budżetu państwa, o ile będą przeprowadzane przez organy inspekcyjne, tj. dyrektorów urzędów morskich. W przypadku gdy zadania te zostaną powierzone uznanej instytucji klasyfikacyjnej, instytucja ta pobierać będzie opłaty w wysokości ustalonej w ustawie i przekazywać 10% na rzecz budżetu państwa.

Rozwiązanie takie jest zgodne z dyrektywą 94/57/EC z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych norm i standardów dla przeprowadzania inspekcji i instytucji klasyfikacyjnych oraz odpowiednich działań administracji morskich. Powierzenie zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej pozwoli ograniczyć koszty administracji morskiej i tym samym nie wpłynie negatywnie na wydatki budżetu państwa.

Rozwiązanie to zostało wprowadzone ustawą o bezpieczeństwie morskim oraz wydanym na jej podstawie rozporządzeniu o inspekcjach wraz z wzorem umowy, obowiązującym przy upoważnianiu instytucji klasyfikacyjnych. Umowa będzie mogła być zawarta przez administrację morską z instytucjami uznanymi przez Komisję Europejską. W podobny sposób funkcjonują inspekcje w innych państwach na świecie.

W konsekwencji istnieje również potrzeba znowelizowania w tym zakresie ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i 899 i Nr 273, poz. 2703). Obecnie art. 14 tej ustawy w ust. 1 stanowi, że za przeprowadzenie

inspekcji i wydanie albo potwierdzenie ważności dokumentu bezpieczeństwa organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłaty nie pobiera się za inspekcję doraźną nieobejmującą całokształtu wymogów bezpieczeństwa. Natomiast w ust. 2 istnieje zapis, że opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Inspekcje w imieniu organu administracji może przeprowadzać upoważniona instytucja klasyfikacyjna, która pobiera z tego tytułu opłaty. Dotychczas nieuregulowana była jednakże kwestia, jaka część tych opłat powinna być przekazana na konto budżetu państwa. Materia ta powinna być unormowana analogicznie do zapisów ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki. Dlatego też w art. 14 należy dodać ust. 2b, zgodnie z którym, w przypadku gdy czynności, o których mowa w ust. 1, wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

1. Cel wprowadzenia ustawy

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu wdrożenie do krajowego prawodawstwa wymagań Unii Europejskiej wynikających z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 2037/2000 z dnia 29 czerwca 2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową, Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz rozporządzenia WE nr 782/2003.

Celem ustawy jest uregulowanie zagadnień związanych z eksploatacją urządzeń i instalacji zawierających substancje zubożające warstwę ozonową, zwanymi dalej „substancjami kontrolowanymi”, o których mowa w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz dostosowanie prawa polskiego do rozporządzenia WE nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. Wcześniej ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową, zagadnienia te zostały wyłączone do odrębnej regulacji.

Ustawa reguluje również zagadnienia związane ze skuteczną kontrolą i nadzorem nad stosowaniem substancji kontrolowanych lub zabronionych i eksploatacją urządzeń je zawierających. Konieczność wprowadzenia zmian w tym zakre-

się wynika z potrzeby powierzenia tych zadań organom, które mogłyby je wykonywać zgodnie z wytycznymi rozporządzenia WE nr 2037/2000. W stosunku do statków morskich organami kontroli są dyrektorzy urzędów morskich i w związku z tym, to oni powinni przeprowadzać również kontrole instalacji i urządzeń zawierających substancje kontrolowane oraz kontrole w zakresie stosowania niedozwolonych systemów przeciwporostowych.

Ponadto zmiana art. 10 ust. 8 oraz ust. 9 ma na celu wprowadzenie proponowanych przez urzędy morskie i armatorów usprawnień dla żeglugi morskiej w zakresie zwolnień od informowania portu o odpadach na statku w sytuacjach, gdy statki zwalniane są od każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu.

Pismem z dnia 13 października 2004 r., Komisja Wspólnot Europejskich wskazała na nieprawidłowości w stosunku do wdrożenia w Polsce do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady WE/2000/59 z dnia 27 listopada 2000 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów wytwarzanych na statkach i pozostałości ładunkowych (Dz.Urz. WE L 332 z 28.12.2000; str. 81). Wyżej wymienione pismo Komisji Wspólnot Europejskich stanowi jednocześnie wezwanie do usunięcia przez Polskę tychże nieprawidłowości, tj. niewłaściwego transponowania do prawa krajowego przepisów dyrektywy WE/2000/59.

Minister Infrastruktury, pismem z dnia 20 grudnia 2004 r., ustosunkowując się do zarzutów przedstawionych przez Komisję Europejską, zobowiązał się do dokonania uzupełnień brakujących uregulowań dyrektywy w polskich przepisach.

Biorąc pod uwagę zastrzeżenia Komisji Europejskiej, niezbędne jest zatem dokonanie odpowiednich zmian w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz w ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków.

I tak, proponuje się dodanie w art. 10 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, nowego ust. 5a, który, zgodnie z przepisami dyrektywy, będzie nakładał na statki obowiązek zdania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu w sytuacji, gdy w następnym porcie przy-

bycia statku odbiór odpadów nie będzie możliwy bądź port ten jest nieznany i istnieje zagrożenie, że odpady zostaną zrzucone do morza.

Natomiast w ustawie o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, po art. 8 proponuje się wprowadzenie przepisów nowych art. 8a i 8b.

Nowy art. 8a przewiduje nałożenie na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązku informowania kapitana statku, który nie zgłasza potrzeby odbioru odpadów pozostających na statku, o fakcie braku możliwości ich oddania w następnym porcie zawinięcia, jeżeli posiada informację w tym zakresie. Wiąże się to również z zarzutem przedstawionym przez Komisję Europejską o braku stosownych przepisów w odniesieniu do odpowiednich przepisów dyrektywy.

Przepisy zawarte w art. 8b umożliwią zgłaszanie przez podmioty „zewnętrzne” (kapitanowie różnych bander) nieprawidłowości w funkcjonowaniu portowych urządzeń odbiorczych kompetentnym władzom w porcie.

Proponuje się również uzupełnienie przepisów dotyczących nadzoru nad przestrzeganiem ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków o odpowiedzialność karną. Nowy rozdział 5a (art. 12a) przewiduje wprowadzenie kary grzywny za niewywiązywanie się z obowiązków przewidzianych przepisami ustawy.

Dodatkowo proponuje się również zmiany w art. 5 ust. 1, a także nadanie nowego brzmienia w art. 8 ust. 1 i 3 oraz dodanie w art. 9 ust. 2a. Wiąże się to również ze zmianami uzupełniającymi w stosunku do dyrektywy WE/2000/59 ale nie wynikającymi z zarzutów jakie przedstawiła Komisja Europejska.

Proponowana nowelizacja art. 42 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 i Nr 170, poz. 165 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703) ma na celu określenie kompetencji dyrektorów urzędów morskich w zakresie kontroli jakości paliwa u jego dostawców.

Ponadto projekt ustawy modyfikuje art. 1 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową. Zmiana ta ma na celu pełniejszą harmonizację przepisów obydwu ustaw, dzięki czemu nie pozostawia wą-

pliwości interpretacyjnych co do zakresu stosowania obydwu aktów prawnych na statkach.

2. Konsultacje

Projekt ustawy został uzgodniony z jednostkami terenowej administracji morskiej, Polskim Rejestrem Statków S.A. w Gdańsku, Związkiem Armatorów Polskich, Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych, Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich, zarządami portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz zarządami niektórych mniejszych portów, stoczniami morskimi oraz firmą Petrobaltic. W większości do projektu nie wniesiono uwag. Uwagi zgłoszone przez zarządy portów w zakresie odbioru odpadów pochodzących z wymiany urządzeń zawierających substancje kontrolowane zostały uwzględnione w projekcie.

W części dotyczącej nowelizacji obydwu ustaw w zakresie zastrzeżeń Komisji Europejskiej co do wdrożenia dyrektywy 2000/59/WE do polskiego prawa, projekt został równocześnie przekazany do konsultacji z zainteresowanymi jednostkami gospodarki morskiej i administracji morskiej.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Generalnym założeniem ustawy w kwestii dochodów i wydatków sektora przedsiębiorstw jest dążenie do ukierunkowania rynku na promowanie wyrobów i usług proekologicznych przez nakładanie obciążeń finansowych i formalnych na podmioty korzystające z tańszych, lecz nie ekologicznych rozwiązań. Substancje zubożające warstwę ozonową oraz substancje cynoorganiczne działające jak biocydy zostały zaliczone do substancji negatywnie oddziałujących na środowisko, zatem nadrzędnym celem jest ich całkowita eliminacja z rynku. Proponowane mechanizmy mają wpłynąć na podjęcie decyzji o szybszej rezygnacji z ich stosowania.

Z punktu widzenia armatorów istotne jest, że będą oni zobowiązani do oznakowania urządzeń oraz prowadzenia ewidencji substancji kontrolowanych, a dla urządzeń zawierających powyżej 3 kg czynnika chłodniczego będącego substancją kontrolowaną, do założenia karty obsługi technicznej i naprawy urządzenia lub instalacji.

Możliwy jest wzrost kosztów związanych z zakupem paliwa spełniającego parametry określone w Załączniku VI do Konwencji MARPOL. Stocznie Polskie aktualnie budujące statki muszą zamawiać silniki spełniające nowe wymagania IMO, przystosowane do paliwa zgodnego z wymogami. W obecnej chwili dostawcy paliw szacują, że może to być wzrost cen rzędu kilku do kilkunastu procent.

Podmioty dokonujące napraw, wymiany i demontażu urządzeń zawierających substancje niszczące warstwę ozonową będą obowiązane zapewnić odpowiedni odbiór odpadów powstających w trakcie swojej działalności, co może się wiązać z dodatkowymi kosztami.

Należy liczyć się z wyższymi kosztami stosowania bezpiecznych dla środowiska systemów przeciwporostowych lub kosztami pokrycia systemów szkodliwych, stanowiącego barierę dla wypłukiwania szkodliwych związków.

Zmiany wynikające z zastrzeżeń Komisji Europejskiej co do wdrożenia dyrektywy WE/2000/59 nie będą generować znaczących kosztów dla przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego

Ze strony polskiej administracji realizacja postanowień ustawy będzie odbywać się w ramach środków będących w dyspozycji terenowych organów administracji morskiej. Spowoduje to jednak zwiększenie obowiązków w zakresie prowadzenia ewidencji dostawców paliwa, wydawania dokumentów, inspekcji i przeglądów urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane oraz inspekcji systemów przeciwporostowych.

Niezbędne będą:

- opracowanie metodyki pobierania i badania prób,
- szkolenia pracowników urzędów morskich w zakresie pobierania prób,
- zatrudnienie dodatkowych inspektorów ochrony środowiska (jedna osoba w każdym urzędzie morskim),
- przeprowadzanie analiz paliwa na zawartość siarki (badanie jednej próby przez wyspecjalizowane laboratorium wynosi ok. 30 zł. Przy przewidywanych 300 próbach w roku daje to kwotę ok. 10 tys. zł na jeden urząd morski),
- przeprowadzanie analiz pokryć przeciwporostowych,
- przeprowadzanie inspekcji w zakresie stosowania substancji kontrolowanych.

W celu wykonania powyższych zadań przewiduje się konieczność zabezpieczenia dla każdego urzędu morskiego około 100 tys. zł w skali roku.

Wydatki te są konieczne i nieuniknione ze względu na to, że obowiązek przeprowadzania omawianych przeglądów, kontroli i badań nakładają rozporządzenia WE nr 2037/2000 oraz WE nr 782/2003.

Pewna część zadań organów inspekcyjnych zostanie w drodze umowy powierzona instytucjom klasyfikacyjnym, co jest zgodne z dotychczasową praktyką w Polsce i na świecie. Określenie w ustawie opłat za przeprowadzanie poszczególnych inspekcji i wydawanie dokumentów z wyraźnym wskazaniem, że 10% tej kwoty stanowić będzie dochód budżetu państwa, o ile zadania te będą powierzone instytucji klasyfikacyjnej, spowoduje wpływy do budżetu bez konieczności ponoszenia jakichkolwiek wydatków. Jednakże ze względu na niewielką ilość statków pod polską banderą wpływy te będą minimalne. W przypadku wykonywania zadań organu inspekcyjnego przez urzędy morskie, administracja morska będzie ponosiła koszt tych działań tak jak ma to miejsce obecnie, natomiast 100% opłat określonych w załączniku do ustawy będzie stanowiło dochód budżetu państwa.

Za naruszenie przepisów o stosowaniu produktów i eksploatacji urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane oraz przepisów o stosowaniu systemów przeciwporostowych przewidziane są znaczne sankcje finansowe, które spowodują wpływ środków finansowych do budżetu państwa.

Zmiany wynikające z zastrzeżeń Komisji Europejskiej, co do wdrożenia dyrektywy WE/2000/59 nie będą generować dodatkowych kosztów dla budżetu państwa.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Proponowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Regulacja stanowi prawo z zakresu ochrony środowiska. Celem aktu jest poprawa stanu środowiska naturalnego przez ograniczenie emisji substancji szkodliwych dla środowiska.

Substancje mające szkodliwy wpływ na warstwę ozonową niszczą ją, co przyczynia się do powstawania i nasilania efektu cieplarnianego. Ograniczenia w stosowaniu takich substancji przyczyniać się będą do zmniejszania zagrożeń związanych z efektem cieplarnianym.

Systemy przeciwporostowe zawierające związki działające jak biocydy stanowią natomiast duże zagrożenie toksyczne, a w wyniku długoterminowego działania mają wpływ na wiele organizmów morskich i zagrażają wrażliwym na zmiany

morskim ekosystemom. W wyniku spożycia skażonych owoców morza zagrożone może być także zdrowie ludzkie. Proponowana regulacja ma na celu poprawę jakości wód morskich w tym wypadku przez eliminację związków cynoorganicznych z pokryw kadłubów.

8)



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Jarosław Pietras

Sekt.Min.JP- 995 /05/DP/sw

Warszawa, dnia 19.03, 2005 r.

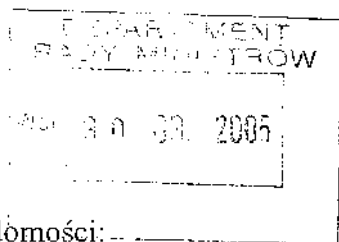
**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz o zmianie innych ustaw, 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, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem regulacji (pismo nr RM-10-43-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedłożony projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,



Do uprzejmej wiadomości:

Pan Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwach dostarczanych na statek²⁾

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, Dz. U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2005 r. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa dopuszczalną zawartość siarki w paliwach dostarczanych na statek morski.

§ 2. Zawartość siarki w paliwach używanych na statkach podnoszących polską banderę przebywających poza polskimi obszarami morskimi (poza obszarem Morza Bałtyckiego) nie powinna przekraczać 4.5% wagi.

§ 3. Zawartość siarki w paliwach ciężkich używanych na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich nie powinna przekraczać 1,5% wagi.

§ 4. Od dnia 1 stycznia 2008 r. zawartość siarki w paliwach używanych na statkach przy nabrzeżu (na kotwiczących i na redach) nie powinna przekraczać 0,2% wagi oraz 0,1%.

§ 5. Metody badania zawartości siarki powinny być przeprowadzane zgodnie z normą PN-EN ISO 8754 - "Ropa naftowa i produkty podobne. Oznaczenie zawartości siarki. Metoda spektrometrii fluorescencji rentgenowskiej z dyspersją energii".

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że art. §2-4 wchodzi w życie (po upływie 12 miesięcy od wejścia w życie Dyrektywy lub Załącznika VI do Konwencji MARPOL, w zależności od tego który termin nastąpi wcześniej).

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej— gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie swej regulacji wdrażają postanowienia dyrektywy z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.Urz. WE L 121 z 11.05.1999, str. 13 z późn. zm.)

UZASADNIENIE

Na podstawie nowego art. 13 f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, Dz. U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361, z 2004 r. Nr 93 poz. 895, Nr 96, poz. 959 i Nr 273, poz. 2703) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest obowiązany do określenia dopuszczalnego poziomu zawartości siarki w paliwach morskich używanych na statkach.

Regulacja taka wynika z implementacji Konwencji MARPOL (Załącznik VI ratyfikowany 14 lutego br. wchodzi w życie 19 maja 2005 r.) oraz przygotowania do implementacji będącej w końcowym etapie opracowania Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

Oba akty w różnych zakresach ustanawiają ograniczenia zawartości siarki w rzeczonych paliwach.

Rozporządzenie wprowadza ograniczenia zawartości siarki w wysokości:

- 4,5% dla polskich statków poruszających się poza polskimi obszarami,
- 1,5% dla wszystkich statków w polskich obszarach morskich,
- 0,2% dla wszystkich statków cumujących przy nabrzeżu lub kotwiczących na redach z dodatkowym obniżeniem od 1 stycznia 2008 r. do poziomu 0,1%.

Ocena Skutków Regulacji

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Projekt rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwach dostarczanych na statek ma na celu wdrożenie do krajowego prawodawstwa wymagań Unii Europejskiej wynikających z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady oraz postanowień Załącznika VI do Konwencji MARPOL.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

Określenie dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie wymusi stosowanie na statkach paliw o niższej zawartości siarki niż w stosowanych dotychczas. Może to mieć także wpływ na wydatki sektora przedsiębiorstw.

Obecnie różnica w cenie paliw zawierających siarkę w ilości 3,5% oraz 1% wynosi ok. 8%. W lutym tego roku cena paliwa o zawartości siarki 3,5% u polskiego dostawcy Ship-service oscylowała wokół 178 USD za tonę.

Natomiast cena takiego samego paliwa na giełdzie w Rotterdamie wynosiła 164 USD, a paliwa o zawartości siarki 1% - 178 USD.

Cena paliwa o zawartości siarki 1,5% wzięwszy pod uwagę koszty pośredników, powinna utrzymywać się odpowiednio na poziomie poniżej ceny paliwa o zawartości siarki 1%.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego.

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na wydatki budżetu państwa i sektora publicznego. Koszty związane z ustanowieniem systemu kontroli paliw w zakresie zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia zostały określone w uzasadnieniu do nowelizacji ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w której ustanowiono tenże system.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Proponowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Wpływ regulacji na stan środowiska.

Regulacja stanowi prawo z zakresu ochrony środowiska. Celem aktu jest poprawa stanu środowiska naturalnego przez ograniczenie emisji tlenków siarki do atmosfery, będących przyczyną tzw. „kwaśnych deszczy”.

04/09zb

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie uznania za obowiązujące przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji sposobu potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki

Na podstawie art. 14 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) przepisy techniczne dotyczące projektowania, konstrukcji i wyposażenia statków w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza;
- 2) sposób, zakres i terminy przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposób potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw wydawanych w przypadku pozytywnych wyników przeglądów i inspekcji w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki.

§ 2. 1. Uznaje się za obowiązujące dla statków o polskiej przynależności przepisy techniczne w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, dotyczące projektowania, konstrukcji i wyposażenia statków, wydane przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną.

2. Badania zgodności budowy, odbudowy, przebudowy i remontów statków i ich urządzeń, instalacji i wyposażenia z wymaganiami określonymi w przepisach technicznych, o których mowa w ust. 1, dokonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna (nadzór techniczny).

3. Spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz posiadanie wymaganej i ważnej dokumentacji w tym zakresie stwierdza upoważniona instytucja klasyfikacyjna w zaświadczeniach lub orzeczeniach.

4. Statki budowane, odbudowywane albo zakupione z ważną klasą obcej instytucji klasyfikacyjnej podlegają przekazaniu pod nadzór techniczny upoważnionej instytucji klasyfikacyjnej przy pierwszym przeglądzie okresowym dla potwierdzenia klasy, jednak nie później niż po upływie 15 miesięcy od daty zakupu statku.

§ 3. W przypadkach określonych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz.U. z 2005 r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej "Konwencją MARPOL":

- 1) dyrektor urzędu morskiego, właściwy dla portu macierzystego statku, może zezwolić na odstąpienie od ogólnych wymogów eksploatacyjnych przez statki uprawiające regularną żeglugę na określonych trasach;

- 2) upoważniona instytucja klasyfikacyjna może zezwolić na odstępstwa w zakresie konstrukcji statków, ich wyposażenia, osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury, a także na zastosowanie rozwiązań równoważnych.

§ 4. 1. Zbiornikowiec przewożący luzem produkty ropy naftowej jako ładunek, o pojemności brutto 150 i większej, oraz każdy inny statek o pojemności brutto 400 i większej, a także każdy inny statek uprawiający żeglugę międzynarodową, podlega następującym przeglądom i inspekcjom:

- 1) przeglądowi wstępnemu, przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie obowiązujących przepisów o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;
- 2) przeglądowi dla odnowienia międzynarodowego świadectwa, przeprowadzonemu w odstępie czasu nie przekraczającym pięciu lat;
- 3) przeglądowi pośredniemu, przeprowadzanemu między 21 a 27 miesiącem albo między 33 a 39 miesiącem, odpowiednio po przeglądzie wstępnym lub przeglądzie dla odnowienia międzynarodowego świadectwa;
- 4) przeglądowi rocznemu, przeprowadzanemu w przedziale trzech miesięcy przed lub po upływie roku od dokonania przeglądu, o którym mowa w pkt 1 lub 2, z wyjątkiem roku, w którym przeprowadzany jest przegląd pośredni, o którym mowa w pkt 3;
- 5) przeglądowi dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, przeprowadzanemu po naprawie lub wymianie urządzeń i instalacji służących do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki;
- 6) inspekcji doraźnej, w celu stwierdzenia, czy:
 - a) statek posiada ważne międzynarodowe świadectwa,
 - b) urządzenia i wyposażenie statku, służące zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, są sprawne technicznie i należycie utrzymane,
 - c) od czasu wydania międzynarodowych świadectw nie zostały wprowadzone bez zgody organu polskiej instytucji klasyfikacyjnej istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach,
 - d) spełnione są wymagania określone w art. 9 ustawy i wynikające z § 3 rozporządzenia;
- 7) innym inspekcjom przeprowadzanym w zakresie i trybie określonym w ustawie i konwencjach, o których mowa w art. 1 ustawy, nie będącym inspekcjami doraźnymi.

2. Statek o pojemności brutto powyżej 400 lub o długości kadłuba powyżej 24 metrów podlega przeglądom i inspekcjom wstępnym przed oddaniem do eksploatacji lub pierwszego zastosowania systemu przeciwporostowego na statku lub inspekcjom odnowieniowym w przypadku zmiany systemu przeciwporostowego przed wydaniem międzynarodowego świadectwa systemu przeciwporostowego.

3. Statki inne niż określone w ust. 1 i 2, nie uprawiające żeglugi międzynarodowej, poddaje się przeglądom, których częstotliwość i zakres ustala upoważniona instytucja klasyfikacyjna w zależności od ich rodzaju i przeznaczenia statku.

§ 5. 1. Przeglądy i inspekcje przeprowadza organ inspekcyjny przez wyznaczonego inspektora, którego kwalifikacje określają przepisy odrębne.

2. Polski konsul może, bez przeprowadzenia przeglądu, przedłużyć jednorazowo okres ważności międzynarodowego świadectwa do pięciu miesięcy od daty jego wygaśnięcia, w celu

umożliwienia dopłynięcia statku do wskazanego portu. O każdym przypadku przedłużenia ważności świadectwa polski konsul powiadamia upoważnioną instytucję klasyfikacyjną i urząd morski właściwy dla portu macierzystego statku.

3. W szczególnych przypadkach polski konsul może, w uzgodnieniu z upoważnioną instytucją klasyfikacyjną, wystąpić z wnioskiem do organu administracji państwa, w którego porcie przebywa statek, o przeprowadzenie przeglądu statku związanego z przedłużeniem ważności międzynarodowych świadectw.

§ 6. Powierza się upoważnionej instytucji klasyfikacyjnej:

- 1) wykonywanie zadań organu inspekcyjnego, w zakresie przeglądów wymienionych w § 4 ust. 1 pkt 1-5, a także inspekcji i czynności wymienionych w § 4 ust. 1 pkt 7 w kraju i za granicą;
- 2) wystawianie międzynarodowych świadectw przewidzianych w Konwencji MARPOL;
- 3) zatwierdzanie posiadanych przez statki planów zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza.

§ 7. Organ inspekcyjny powinien w szczególności sprawdzić, czy:

- 1) statek podczas przebywania na morzu oraz postoju w porcie przestrzega wymagań technicznych określonych w załącznikach Konwencji MARPOL i 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) statek posiada "Książkę zapisów olejowych", a statek przewożący jako ładunek olej lub chemikalia w stanie płynnym ponadto "Książkę zapisów ładunkowych", zgodnie z wymogami Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej;
- 3) zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto mniejszej od 150 posiada "Książkę zapisów olejowych" w formie skróconej, obejmującej niezbędne dla inspekcji adnotacje, których zakres określa dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku;
- 4) książki, o których mowa w pkt 2 i 3, są prowadzone w języku polskim, a dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową - również w języku angielskim;
- 5) armator statku o polskiej przynależności wyposażył statek w:
 - a) książkę, o której mowa w pkt 2 i 3, stanowiącą druk ścisłego zarachowania, po uprzednim zarejestrowaniu jej w urzędzie morskim właściwym dla portu macierzystego tego statku,
 - b) plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza.

§ 8. 1. Statek zgłoszony do przeglądu lub inspekcji powinien być przygotowany do ich sprawnego przeprowadzenia.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie również do inspekcji przeprowadzanej na żądanie armatora lub kapitana statku.

3. Przy przeprowadzaniu przeglądu lub inspekcji statku powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczony przez niego zastępca.

§ 9. 1. W razie pozytywnego wyniku przeglądów, o których mowa w § 4 ust. 1 i 2, wydaje się statkowi o polskiej przynależności międzynarodowe świadectwo na formularzach, których wzory określa Konwencja MARPOL, zawierające:

- 1) nazwę świadectwa;
- 2) nazwę instytucji, która wystawia świadectwa z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej;

- 3) nazwę statku, jego sygnał rozpoznawczy, port macierzysty oraz pojemność brutto;
 - 4) rodzaj statku;
 - 5) stwierdzenie dokonania określonego przeglądu i jego pozytywnego wyniku;
 - 6) termin ważności świadectwa;
 - 7) datę, pieczęć i podpis wystawiającego świadectwo.
2. Świadectwa o których mowa w ust. 1, wystawia się w języku polskim i angielskim.

§ 10. 1. Z przeprowadzonego przeglądu lub inspekcji organ inspekcyjny sporządza protokół, którego kopię otrzymuje kapitan statku i armator.

2. W razie gdy organem inspekcyjnym jest konsul, kopię protokołu z inspekcji organ ten przekazuje upoważnionej instytucji klasyfikacyjnej i dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. W przypadku negatywnego wyniku inspekcji, organ inspekcyjny powiadamia armatora statku, a w odniesieniu do statku o obcej przynależności - konsula państwa, którego banderę podnosi statek, Międzynarodową Organizację Morską oraz organ, który wydał międzynarodowe świadectwa, przedstawiając stwierdzone podczas inspekcji nieprawidłowości.

4. Stwierdzone na podstawie przeprowadzonego przeglądu lub inspekcji niezgodności z obowiązującymi wymaganiami technicznymi organ inspekcyjny określa pisemnie w zaleceniach pokontrolnych dla armatora lub kapitana statku.

5. Wykonanie zaleceń powinno być zgłoszone na piśmie organowi inspekcyjnemu w ustalonym przez niego terminie.

§ 12. Dokumenty, o których mowa w § 6 pkt 3, § 7 pkt 2 i 3 i § 9, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują moc do czasu upływu ich ważności lub najbliższego przeglądu.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej— gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 oraz z 2004 r. Nr 93, poz. 959 i Nr 273, poz. 2703.

UZASADNIENIE

Na podstawie nowego art. 14 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest obowiązany do określenia sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobów potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw.

Regulacja taka wynika z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach, a także z implementacji:

- dyrektywy Rady (WE) 94/57 z dnia 22 listopada 1994 roku w sprawie wspólnych zasad i standardów dla inspekcji statków oraz instytucji klasyfikacyjnych, a także odpowiednich czynności administracji morskich oraz
- ratyfikowanego protokołu zmieniającego do Konwencji MARPOL wprowadzającego Załącznik VI o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki wraz z Kodeksem technicznym kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych.

Rozporządzenie opiera się na dotychczasowym rozporządzeniu w tej samej sprawie. Zmianie uległa formuła, w jakiej rozporządzenie mówi o instytucji klasyfikacyjnej. Zamiast używanego dotychczas „PRS” (Polski Rejestr Statków) używane będzie wyrażenie „instytucja klasyfikacyjna”. Taka zmiana konieczna jest ze względu na, spowodowane dostosowaniem do prawa unijnego, rozszerzenie prawa przeprowadzania przeglądów i wydawania świadectw na instytucje klasyfikacyjne, uznane przez Komisję Europejską.

Z rozporządzenia w dotychczasowym brzmieniu usunięty został załącznik. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej został on przeniesiony do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Ponadto znikną przepisy o uznaniu przepisów technicznych PRS.

Do katalogu przeglądów i świadectw dodane zostaną te, które przewidziane zostały w aktach prawnych leżących u podstaw wydawanego rozporządzenia.

Ocena Skutków Regulacji

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Projekt rozporządzenia ma na celu wdrożenie do krajowego prawodawstwa wymagań Unii Europejskiej wynikających z Dyrektywy Rady (WE) 94/57 z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych zasad i standardów dla inspekcji statków oraz instytucji klasyfikacyjnych a także odpowiednich czynności administracji morskich (Dz.Urz. L 319 z 12.12.1994 r. str. 20).

Ponadto rozporządzenie uzupełni system kontroli przestrzegania konwencji międzynarodowych o ratyfikowany Załącznik VI do Konwencji MARPOL implementowany nowelą ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz rozporządzenia WE w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

Koszty przeglądów statków pokrywają armatorzy. Dotychczas w Polsce działa tylko jedna instytucja klasyfikacyjna, a koszt przeglądu określony jest rozporządzeniem. W związku z wejściem do Unii Europejskiej oraz implementacją Dyrektywy Rady (WE) 94/57 RE do wykonywania przeglądów oraz inspekcji statków mogą zostać upoważnione instytucje klasyfikacyjne inne niż instytucja państwa bandery statku poddawanego inspekcji. Warunkiem wykonywania takich czynności jest uznanie przez Komisję Europejską danej instytucji klasyfikacyjnej oraz wyrażenie przez nią woli przeprowadzania przeglądów.

W związku z powyższym uwolnienie cen za przeprowadzenie przeglądów będzie jednym z elementów konkurencji między instytucjami klasyfikacyjnymi. Zabezpieczeniem warunków konkurencji będzie nadzór prowadzony przez administrację morską na podstawie odrębnych przepisów.

W wyniku zmian wprowadzanych rozporządzeniem na rynku usług wykonywania przeglądów statków funkcjonować będzie kilka tego rodzaju instytucji w warunkach zbliżonych do konkurencji. Należy więc spodziewać się obniżenia pobieranych obecnie opłat za przeglądy, a co za tym idzie, zmniejszenia wydatków przy jednoczesnym braku wpływu na dochody sektora przedsiębiorstw.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego.

Zgodnie z projektowanym art. 8 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, w przypadku gdy przeprowadzenie inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie międzynarodowych świadectw wykonuje upoważniona instytucja klasyfikacyjna, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty określonej w załączniku do ustawy. W chwili obecnej takich wpływów do budżetu państwa nie odnotowuje się, będzie to więc dodatkowy przychód dla budżetu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Proponowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Wpływ regulacji na stan środowiska.

Proponowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia

**w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna
oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji**

Na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji.

§ 2. 1. Wniosek o wydanie zezwolenia na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna, dokonywane zgodnie z postanowieniami załącznika V 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", składany jest przez armatora statku ładowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub o polskiej przynależności - dyrektorowi urzędu morskiego.

2. Właściwym w sprawie wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, jest dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze działania znajduje się:

- 1) miejsce pobrania urobku z pogłębiania dna;
- 2) port macierzysty statku o polskiej przynależności, załadowywanego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać dane wymienione w przepisie 3 załącznika V Konwencji Helsińskiej, a ponadto:

- 1) ocenę wpływu usuwania do morza urobku z pogłębiania dna na środowisko morskie wraz ze wskazaniem praktycznych działań mających na celu zmniejszenie ewentualnego niekorzystnego wpływu - wykonaną przez rzeczoznawcę z listy ministra właściwego do spraw środowiska;
- 2) opinię właściwego terytorialnie wojewody - w przypadku usuwania urobku z pogłębiania dna do morskich wód wewnętrznych.

4. Przed wydaniem zezwolenia na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna poza obszarem morza terytorialnego dyrektor urzędu morskiego przeprowadza konsultacje z Komisją Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie zezwolenia na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

- 1) specjalnego - na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji wymienionych w załączniku II lub w przypadkach określonych w art. V ust. 2 Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzonej w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46 i 47 oraz z 1997 r. Nr 47, poz. 300), zwanej dalej "Konwencją o zatapianiu", lub
- 2) ogólnego - na zatapianie w morzu odpadów lub substancji innych niż wymienione w załącznikach I i II do Konwencji o zatapianiu
– jest składany przez armatora statku ładowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub o polskiej przynależności dyrektorowi urzędu morskiego.

2. Właściwym w sprawie wydania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, jest dyrektor urzędu morskiego, na którego obszarze działania znajduje się:

- 1) port załadunku statku;
- 2) port macierzysty statku o polskiej przynależności, załadowywanego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać dane wymienione w rozdziałach A, B i C załącznika III do Konwencji o zatapianiu.

§ 4. 1. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w § 2 ust. 1, składa się nie później niż na miesiąc przed przewidywaną datą rozpoczęcia usuwania do morza urobku z pogłębiania dna.

2. Wnioski o wydanie zezwoleń, o których mowa w § 3 ust. 1, składa się nie później niż na dwa miesiące przed przewidywaną datą rozpoczęcia zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji, z wyjątkiem przypadków określonych w art. V ust. 2 Konwencji o zatapianiu, do których będą miały zastosowanie zasady określone w tym artykule.

§ 5. 1. Dyrektor urzędu morskiego powiadamia niezwłocznie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o wszczęciu postępowania w sprawie wydania zezwoleń na:

- 1) zatapianie w morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym odpadów i innych substancji lub urobku z pogłębiania dna, ładowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zatapianie poza obszarem morza terytorialnego odpadów i innych substancji lub urobku z pogłębiania dna, ładowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać w szczególności określenie:

- 1) wnioskodawcy;
- 2) miejsca planowanego usuwania lub zatapiania;
- 3) rodzaju, ilości oraz pochodzenia (wytwórcy) odpadów, innych substancji lub urobku.

§ 6. Dyrektor urzędu morskiego może uzależnić wydanie zezwoleń, o których mowa w § 2 ust. 1 i § 3 ust. 1, od przedłożenia przez wnioskodawcę zezwoleń wymaganych na podstawie odrębnych przepisów lub innych dodatkowych dokumentów bądź wyników ekspertyz.

§ 7. Zezwolenia, o których mowa w § 2 ust. 1 i § 3 ust. 1, powinny określać w szczególności:

- 1) rodzaj zezwolenia;
- 2) numer zezwolenia według kolejności jego wydania w danym roku;
- 3) okres ważności zezwolenia;
- 4) rodzaj usuwanej do morza lub zatapianej w nim substancji oraz jej ilość;

- 5) współrzędne geograficzne miejsca usunięcia do morza urobku bądź zatopienia w nim odpadów lub innych substancji;
- 6) rodzaj wymaganego opakowania zatapianych w morzu odpadów lub innych substancji;
- 7) sposób zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji;
- 8) sposób powiadamiania o zamierzonych terminach usunięcia do morza urobku z pogłębienia dna oraz zatapiania w morzu odpadów lub innych substancji oraz o fakcie zakończenia tych operacji.

§ 8. Traci moc rozporządzenie z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębienia dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. z 1998 r. Nr 6, poz. 20).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu

Minister Środowiska

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243 z późn. zm.) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej będzie obowiązany do określenia w drodze rozporządzenia tryb wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji.

Regulacja taka wynika ze zmiany artykułu upoważniającego, polegającej na dodaniu wytycznej zgodnie z art. 92 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Ocena Skutków Regulacji

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Projekt rozporządzenia opiera się na brzmieniu rozporządzenia z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. z 1998 r. Nr 6, poz. 20). Zmiana ma na celu dopełnienie obowiązków wynikających z Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz Zasad techniki prawodawczej.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

Zmiana rozporządzenia nie będzie miała wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego.

Zmiana rozporządzenia nie będzie miała wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Proponowane zmiany nie będą miały wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Wpływ regulacji na stan środowiska.

Regulacja w swym zakresie nie zmieniając dotychczasowych przepisów nie wpłynie na stan środowiska.