

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>  
z dnia.....2008 r.**

**zmieniające rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji przez armatora  
statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 10a ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 101, poz. 938 oraz z 2004 r. Nr 102, poz. 1076) w § 3 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli w chwili opuszczenia portu znajdującego się poza Wspólnotą nie jest znana nazwa portu przeznaczenia lub kotwiczowisko, to informacje, o których mowa w § 4, przekazuje się najpóźniej w chwili ustalenia trasy podróży statku.”

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

Minister Infrastruktury

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 12).

## UZASADNIENIE

Na podstawie art. 10a ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238) proponuje się zmianę przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 101, poz. 938 oraz z 2004 r. Nr 102, poz. 1076), poprzez zmianę § 3 ust. 3, ograniczając ww. ustęp do przypadku szczególnego, o którym mowa w art. 13 ust. 2 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG, zwanej dalej dyrektywą 2002/59/WE.

Zasadniczą przesłanką wprowadzenia zmian w przedmiotowym rozporządzeniu jest dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków – z uwagi na prowadzone przez Komisję Europejską postępowanie w sprawie nieprawidłowego wdrożenia do polskiego prawa dyrektywy 2002/59/WE. Komisja Europejska wszczęła postępowanie na podstawie art. 226 TWE w związku z wynikami analizy aktów prawnych przyjętych przez Rzeczypospolitą Polską w celu implementacji dyrektywy 2002/59/WE. Zdaniem Komisji, niektóre przepisy dyrektywy 2002/59/WE zostały nieprawidłowo transponowane do polskiego prawa. Zarzuty Komisji Europejskiej dotyczyły m.in. art. 13 ww. dyrektywy. Ustęp 1 wymienionego artykułu stanowi, że *„operator, agent lub kapitan statku, bez względu na jego wielkość, przewożącego niebezpieczne lub zanieczyszczające towary i opuszczającego port państwa członkowskiego, ma obowiązek, najpóźniej w momencie wyjścia z portu, zgłosić informacje zawarte w pkt 3 załącznika I, właściwej władzy wyznaczonej przez państwo członkowskie”*.

Podobny obowiązek ustanawia § 3 ust. 1 rozporządzenia. Jednakże § 3 ust. 3 ww. rozporządzenia stanowi, że *„jeżeli w chwili opuszczenia portu nie jest znana nazwa portu przeznaczenia lub kotwiczowisko, to informacje (...) przekazuje się najpóźniej w chwili ustalenia trasy podróży statku”*. Według Komisji Europejskiej, możliwość ta nie jest ograniczona do przypadku szczególnego, o którym mowa w art. 13 ust. 2 dyrektywy 2002/59/WE (statek płynący z portu znajdującego się poza Wspólnotą i kierujący się do portu w jednym z państw członkowskich lub na kotwiczowisko znajdujące się na wodach terytorialnych jednego z państw członkowskich).

Mając na względzie powyższe, Ministerstwo Infrastruktury planowało początkowo zmianę § 3 ust. 2 rozporządzenia, który stanowi, iż armator statku zdążającego do portu położonego w polskich obszarach morskich przekazuje dyrektorowi właściwego urzędu morskiego odpowiednie informacje najpóźniej w chwili opuszczenia przez statek portu załadunku. Planowana zmiana miała polegać na dodaniu po wyrazach „armator statku” wyrazów „płynącego z portu znajdującego się poza Wspólnotą”. Taka zmiana – zgodnie z uwagą Urzędu morskiego w Gdyni – skutkowałaby jednak wyłączeniem z systemu zgłaszania odpowiednich informacji przez statki płynące z portów położonych we Wspólnocie. To z kolei wpłynęłoby negatywnie na sprawne i bezpieczne funkcjonowanie portów.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż obecna treść przedmiotowego rozporządzenia w całości swego § 3 nakłada obowiązek przekazania odpowiednich informacji dyrektorowi właściwego urzędu morskiego przez armatora każdego statku przewożącego ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające:

- opuszczającego port położony w polskich obszarach morskich, oraz
- zdążającego do portu lub kotwiczowiska położonego w polskich obszarach morskich (bez wyłączenia statków płynących z portów położonych we Wspólnocie).

Powyższe wymogi znajdują swoje odzwierciedlenie w Przepisach Portowych i Przepisach VTS wydawanych w aktach prawa miejscowego przez dyrektorów urzędów morskich. W zgodności z powyższym, w roku 2004 w efekcie Umowy Twinningowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią powstał ogólnopolski system zgłaszania informacji o statkach, ładunkach na nich przewożonych i pasażerach – PHICS (Polish Harbour Information & Control System). System ten umożliwia drogą elektroniczną przekazywanie wszystkich informacji wymaganych zgodnie z prawem przez armatorów lub agentów statków do administracji morskiej, kapitanatów portów, służby SAR i zwalczania rozlewów oraz innym służbom współpracującym w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu.

Jednocześnie informacje o ładunkach niebezpiecznych i zanieczyszczających są szczególnie istotne w rutynowych działaniach kapitanatów portów, gdyż na podstawie deklaracji składanych przez agentów morskich w systemie PHICS odbywa się udzielanie statkom zgody na wejście i określanie warunków bezpiecznego wejścia/wyjścia i cumowania statków przewożących wspomniane ładunki (w tym ilość obowiązkowych holowników, obowiązek brania pilota, asysta pożarnicza lub chemiczna, nadzoru eksperta, rzeczoznawcy, ograniczenia w ilości przeładunku na nabrzeżu, warunków atmosferycznych itp.).

Po powtórny przeanalizowaniu zarzutów Komisji Europejskiej, co do nieprawidłowego wdrożenia do polskiego prawa dyrektywy 2002/59/WE, stwierdzono, iż zarzuty te dotyczą przypadku szczególnego, o którym mowa w art. 13 ust. 2 dyrektywy i odnoszą się jedynie do czasu, w jakim informacja o ładunkach niebezpiecznych i zanieczyszczających powinna być przekazana. Dyrektywa dopuszcza, w przypadku, gdy w momencie opuszczania portu załadunku nie jest znany port docelowy, zwłokę czasową w przekazaniu tej informacji do czasu, gdy znany będzie statkowi port docelowy – lecz jedynie dla statków płynących z portów znajdujących się poza Wspólnotą. Natomiast przedmiotowe rozporządzenie (§ 3 ust. 3) – w dotychczasowym brzmieniu – dopuszcza taką zwłokę w stosunku do wszystkich statków, w tym statków płynących z portów wspólnotowych. W związku z powyższym, w opinii Ministerstwa Infrastruktury, wystarczającym byłoby dokonanie zmiany w § 3 ust. 3 dotychczasowego rozporządzenia i tym samym ograniczenie tej zwłoki czasowej tylko do statków płynących z portów znajdujących się poza Wspólnotą.

Zaproponowany projekt nie spowoduje zmiany dotychczasowych procedur stosowanych podczas przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, bowiem w praktyce armatorzy już od kilku lat zgłaszają wymagane informacje za pośrednictwem elektronicznego systemu PHICS. Jednocześnie, należy zauważyć, iż Związek Armatorów Polskich do zaproponowanej zmiany nie zgłosił uwag, podkreślając, iż zaproponowany zapis jest już w praktyce stosowany, w tym przez kapitanów statków armatorów polskich.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Podczas prac nad projektem do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia:**

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie ustawowego upoważnienia, o którym mowa w art. 10a ust. 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238). Przepisy projektu rozporządzenia przewidują warunki prawne do uregulowania zagadnień z zakresu przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające. Zasadniczą przesłanką powodującą konieczność wprowadzenia zmian w przedmiotowym rozporządzeniu jest dostosowanie prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej w zakresie przepisów dotyczących monitorowania i informacji o ruchu statków – z uwagi na prowadzone przez Komisję Europejską postępowanie w sprawie nieprawidłowego wdrożenia do polskiego prawa dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na:

- 1) armatorów statków przewożących ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające;
- 2) organy administracji morskiej (dyrektorów urzędów morskich).

### **III. Wyniki konsultacji społecznych:**

W ramach konsultacji społecznych i uzgodnień wewnątrzresortowych przedmiotowy projekt rozporządzenia przekazany został do następujących podmiotów:

- Urząd Morski w Gdyni,
- Urząd Morski w Szczecinie,
- Urząd Morski w Słupsku,
- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,

- Polskie Linie Oceaniczne,
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Krajowa Izba Gospodarcza.

W trakcie uzgodnień wewnątrzresortowych – z uwagi na fakt, iż w początkowej wersji projektu zakładano zmianę ust. 2 w § 3 dotychczasowego rozporządzenia – Ministerstwo Infrastruktury otrzymało uwagę Urzędu Morskiego w Gdyni w sprawie negatywnych skutków, jakie spowodowane zostaną wyłączeniem spoza systemu zgłaszania odpowiednich informacji przez statki płynące z portów położonych we Wspólnocie do portów polskich. Uwaga została uwzględniona, w związku z czym zrezygnowano ze zmiany § 3 ust. 2 obowiązującego rozporządzenia na rzecz zmiany § 3 ust. 3 tego rozporządzenia. Związek Armatorów Polskich jako podmiot, którego proponowana zmiana dotyczy w największym stopniu, nie zgłosił uwag, podkreślając, iż w praktyce armatorzy polscy przekazują wymagane informacje w odniesieniu do wszystkich statków, zarówno opuszczających port położony we Wspólnocie, jak i poza nią, a zmierzających do portów polskich.

#### **IV. Przedstawienie wyników analizy wpływu rozporządzenia w szczególności na:**

1. Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.
2. Rynek pracy:  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.
3. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
4. Sytuację i rozwój regionalny:  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.