

Projekt z dnia 14 grudnia 2007 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2007 r.

**w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów
i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów
międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed
zanieczyszczaniem przez statki²⁾**

Na podstawie art. 14 ust. 4 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) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową, określony w Konwencji MARPOL", podlega odpowiednio:

- 1) poprzedzającemu inspekcję przeglądowni:
 - a) wstępnemu, przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie obowiązujących przepisów o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki,
 - b) dla odnowienia międzynarodowego świadectwa, przeprowadzonemu w odstępie czasu nie przekraczającym pięciu lat,

¹⁾ 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).

²⁾ Rozporządzenie wdraża postanowienia:
- dyrektywy 1994/57/WE Rady z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 2, str. 230);
- dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358) w zakresie inspekcji statku.

- c) pośredniemu, przeprowadzanemu między 21. a 27. miesiącem albo między 33. a 39. miesiącem, odpowiednio po przeglądzie wstępnym lub przeglądzie dla odnowienia międzynarodowego świadectwa,
- d) rocznemu, przeprowadzanemu w przedziale trzech miesięcy przed lub po upływie roku od dokonania przeglądu, o którym mowa w lit. a lub b, z wyjątkiem roku, w którym przeprowadzany jest przegląd pośredni, o którym mowa w lit. c,
- e) dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, przeprowadzanemu po naprawie lub wymianie urządzeń i instalacji służących do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki;

2) inspekcji:

- a) dorażnej, w celu stwierdzenia, czy:
 - statek posiada ważne międzynarodowe świadectwa,
 - urządzenia i wyposażenie statku służące zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki są sprawne technicznie i należycie utrzymane,
 - od czasu wydania międzynarodowych świadectw nie zostały wprowadzone bez zgody instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach,
 - spełnione są wymagania określone w art. 9 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i wynikające z § 5,
- b) innej przeprowadzanej w zakresie i trybie określonym w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i konwencjach, o których mowa w art. 1 ww. ustawy, nie będącym inspekcjami dorażnymi.

2. Przeglądy, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przeprowadza się w celu stwierdzenia, że statek, jego urządzenia, instalacje i wyposażenie spełniają wymagania Konwencji MARPOL oraz przepisów technicznych instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem.

3. Statki inne niż określone w ust. 1 i nie uprawiające żeglugi międzynarodowej poddaje się przeglądom, których częstotliwość i zakres ustala instytucja

klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem w zależności od ich rodzaju i przeznaczenia statku.

4. Kwalifikując statki do inspekcji doraźnej, organ inspekcyjny zapewnia, że inspekcji podlegają w pierwszej kolejności statki, które:

- 1) zostały zgłoszone przez pilotów lub pracowników portowych jako mające nieprawidłowości w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza;
- 2) są przedmiotem raportu lub skargi kapitana statku, członka załogi lub innej osoby, lub jednostki organizacyjnej, chyba, że organy inspekcyjne kontroli portu uznają raport lub skargę za bezpodstawne; tożsamość osoby zgłaszającej raport lub skargę nie może być ujawniona kapitanowi, właścicielowi lub armatorowi statku;
- 3) są podejrzane o złamanie przepisów w zakresie zanieczyszczenia środowiska szkodliwymi substancjami lub ściekami;
- 4) powodowały zagrożenie wobec środowiska naturalnego;
- 5) nie poinformowały portu o odpadach znajdujących się na tych statkach;
- 6) są podejrzane, na podstawie informacji uzyskanych od kapitanów, że nie spełniają wymogów ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

5. W zakresie wypełniania obowiązków zdawania do portowych urzędów odpadów i pozostałości ładunkowych, organ inspekcyjny przeprowadza rocznie inspekcje doraźne statków innych niż statki rybackie oraz statki sportowe uprawnione do przewozu mniej niż 12 osób, w ilości co najmniej 25 % ogólnej liczby indywidualnych statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna trzech ostatnich lat kalendarzowych.

6. Statki rybackie i statki sportowe uprawnione do przewozu mniej niż 12 osób podlegają inspekcjom doraźnym, w szczególności w zakresie przestrzegania obowiązku zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urzędów odbiorczych przed opuszczeniem portu.

7. W zakresie przestrzegania obowiązku zdawania do portowych urzędów odpadów i pozostałości ładunkowych, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku, jeżeli jest on przedmiotem raportu lub meldunku dokonanego przez administrację morską innego państwa.

§ 2. 1. Przeglądy przeprowadza instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem przez wyznaczonego inspektora.

2. Inspekcje przeprowadza organ inspekcyjny lub instytucja klasyfikacyjna upoważniona na podstawie umowy przez wyznaczonego inspektora.

3. Polski konsul może, bez przeprowadzenia przeglądu, przedłużyć jednorazowo okres ważności międzynarodowego świadectwa w celu umożliwienia dopłynięcia statku do portu, w którym może być poddany przeglądowi, nie dłużej jednak niż na okres trzech miesięcy od daty jego wygaśnięcia; o każdym przypadku przedłużenia ważności świadectwa polski konsul powiadamia dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

4. Polski konsul może, w uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskiego właściwym dla portu macierzystego statku, wystąpić z wnioskiem do organu administracji państwa, w którego porcie przebywa statek, o przeprowadzenie przeglądu i inspekcji statku niezbędnych do przedłużenia ważności międzynarodowych świadectw.

§ 3. W trakcie inspekcji 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 Helsińskiej 1992;
- 2) statek posiada "Książkę zapisów olejowych";
- 3) statek przewożący jako ładunek olej lub chemikalia w stanie płynnym posiada "Książkę zapisów ładunkowych", zgodnie z wymogami Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej 1992;
- 4) zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto poniżej 150 posiada "Książkę zapisów olejowych" w formie uzgodnionej z dyrektorem urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku;
- 5) statek posiada "Książkę zapisów śmieciowych";
- 6) książki, o których mowa w pkt 2-5, są prowadzone w języku polskim, a dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową - również w języku angielskim;
- 7) armator statku o polskiej przynależności wyposażył statek w:
 - a) książki, o których mowa w pkt 2-5, stanowiące druk ścisłego zachowania, po uprzednim zarejestrowaniu ich w urzędzie morskim właściwym dla portu macierzystego tego statku,

- b) okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym lub okrętowy plan zapobiegania rozlewom substancji szkodliwych,
- c) plan postępowania ze śmieciami.

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

2. Przepis ust. 1 stosuje się 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.

§ 5. 1. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, o których mowa w § 1 ust. 1, organ inspekcyjny wydaje statkowi o polskiej przynależności międzynarodowe świadectwa na formularzach, których wzory określa Konwencja MARPOL.

2. Organ inspekcyjny, właściwy dla portu macierzystego statku, dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępnie od ogólnych wymogów eksploatacyjnych przez statek spełniający warunki uzyskania zwolnienia od wymagań, określonych w Konwencji MARPOL.

3. Organ inspekcyjny, właściwy dla portu macierzystego statku, na wniosek armatora potwierdzony przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną, dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępnie od wymogów określonych w Konwencji MARPOL w zakresie konstrukcji statku, jego wyposażenia, osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury, a także na zastosowania rozwiązań równoważnych.

4. W przypadku zakupu statku budowanego, odbudowywanego albo zakupionego z ważną klasą nie uznanej instytucji klasyfikacyjnej organ inspekcyjny wydaje międzynarodowe świadectwa, o ile statek został przekazany pod nadzór techniczny uznanej instytucji klasyfikacyjnej przy pierwszym przeglądzie okresowym dla potwierdzenia klasy, jednak nie później niż 15 miesięcy od daty zakupu statku.

5. Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego wydaje organ inspekcyjny zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 782/2003/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania

związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 281).

6. Międzynarodowe świadectwa, o których mowa w ust. 1, 4 i 5, mogą być wydane, jeżeli uznana instytucja klasyfikacyjna, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, potwierdzi w świadectwach klasy zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków.

7. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu, o którym mowa w § 1 ust. 3, upoważniona instytucja klasyfikacyjna wydaje statkowi o polskiej przynależności zaświadczenie o zgodności.

8. Świadectwa, o których mowa w ust. 1, wystawia się w języku polskim i angielskim.

§ 6. 1. Z przeprowadzonego przeglądu lub inspekcji sporządza się protokół, którego kopię otrzymuje kapitan statku i armator.

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

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

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

5. W protokole, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się termin zgłoszenia wykonania zaleceń organowi, który przeprowadził przegląd lub inspekcję.

6. W przypadku zatrzymania statku z powodu niewykonania obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, w protokole, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wypełnienie obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych jako warunek wydania zgody na opuszczenie portu.

§ 7. Jeżeli statek opuści port, nie dopełniając obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, dyrektor urzędu

morskiego właściwy dla portu, który opuścił statek, niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie, do którego ma zawinąć statek.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ³⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. Nr 49, poz. 357), które utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 43 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 76, poz. 1238).

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm), którego brzmienie zostało zmienione przez art. 8 pkt 8 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 176, poz. 1238), minister właściwy do spraw gospodarki morskiej został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu, zakresu i terminu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw, o których mowa w art. 8 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów na statkach oraz zdawania odpadów wytwarzanych przez statki.

Konieczność taka wynika z implementacji dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. L 319 z 12.12.1994, str. 20, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 230, z późn. zm.) oraz 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie opiera się na dotychczasowym rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. Nr 49, poz. 357), w którym zostały implementowane ww. przepisy prawa Unii Europejskiej i przepisy międzynarodowe.

Art. 8 pkt 8 ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej zmienił treść brzmienia delegacji z art. 14 ust. 4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki w ten sposób,

że w treści upoważnienia dodano wyraz „wydawania”. W dotychczas obowiązującym rozporządzeniu określony został sposób wydawania międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem morza przez statki.

W projektowanym rozporządzeniu, zgodnie ze zmienioną delegacją ustawową w tytule rozporządzenia dodano słowo „wydawania”, co bardziej szczegółowo odzwierciedla treść tego aktu prawnego, nawiązując do wymogów ww. dyrektyw.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności loobingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel projektowanej regulacji.

Konieczność wydania projektowanej regulacji związana jest ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego do wydania przedmiotowego rozporządzenia.

2. Zakres oddziaływania.

Projektowana regulacja oddziałuje na:

- statki podlegające przeglądom i inspekcjom,
- instytucje klasyfikacyjne sprawujące nadzór techniczny nad statkami,
- organy inspekcyjne.

3. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia poddany został konsultacjom z:

- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- instytucjami: Polskim Rejestrem Statków, Krajową Izbą Gospodarki Morskiej,
- organizacjami pracodawców: Polską Żeglugą Morską, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- związkami zawodowymi: Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy, Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych OPZZ, Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich, Związkiem Armatorów Polskich, Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Do projektu rozporządzenia nie zostały zgłoszone uwagi, które wymagałyby zmian lub uszczegółowienia projektowanych przepisów.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja nie ma wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

5. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowana regulacja nie ma wpływu na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

6. Wpływ regulacji na rynek pracy.

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

7. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionów.

9. Wpływ regulacji na stan środowiska.

Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na stan środowiska.