



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-226-08

Druk nr 1539

Warszawa, 24 grudnia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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
zanieczyszczaniu morza przez statki.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki¹⁾

Art. 1. W ustawie 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Zanieczyszczenia ze statków oraz inspekcja statku”;

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Do zapobiegania zanieczyszczeniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki stosuje się postanowienia Konwencji MARPOL, Konwencji o zatapianiu, a na Morzu Bałtyckim – również postanowienia Konwencji Helsińskiej 1992.”;

3) w art. 6 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„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. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266) oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie (Dz. Urz. UE L 156 z 14.06.2008, str. 10, z późn. zm.) – w przepisach tych rozporządzeń.”;

4) w art. 8 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

rozporządzeniu Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającym moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniające to rozporządzenie – na wniosek organu państwa przynależności statku.”;

5) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Kapitan statku o polskiej przynależności znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie meldunek o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego oraz do armatora statku.

2. Meldunek powinien zawierać:

- 1) identyfikację, pozycję, port wyjścia i port przeznaczenia statku;
- 2) adres, pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, jeżeli są przewożone na statku;
- 3) ilość osób na statku;
- 4) szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Morską (Rezolucja IMO Nr A.851 (20)).

3. Kapitan statku o polskiej przynależności:

- 1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,
- 2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego

– jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego i armatora statku oraz do przekazania sprawozdania dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu macierzystego statku, stosując się do wytycznych zawartych w Protokole I do Konwencji MARPOL.

4. Jeżeli kapitan statku o polskiej przynależności, z uzasadnionego powodu, nie mógł przekazać sprawozdania, o którym mowa w ust. 3, obowiązek ten spoczywa na armatorze statku.

5. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący albo mogący spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, przekazuje niezwłocznie meldunek o tym do najbliższej stacji brzegowej oraz do armatora statku.

6. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich:

1) uczestniczącego w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego,

2) na którym nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego lub zanieczyszczenie środowiska morskiego

– jest obowiązany do niezwłocznego przekazania informacji o tym do najbliższej stacji brzegowej i armatora statku oraz do przekazania sprawozdania dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, stosując się do wytycznych zawartych w Protokole I do Konwencji MARPOL.”;

6) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Art. 12. 1. W przypadkach, o których mowa w art. 11, kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich powinien niezwłocznie podjąć wszelkie działania konieczne dla:

1) zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska morskiego;

2) ograniczenia zanieczyszczenia środowiska morskiego;

3) usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego.

2. Jeżeli kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany poinformować o zaistniałej sytuacji organ państwa, który wydał dla statku certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.”;

7) w art. 13e dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku zakończenia działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich dostawca jest obowiązany do pisemnego poinformowania o tym

fakcie właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego w terminie 30 dni od dnia zakończenia tej działalności.”;

8) w art. 21 w ust. 2 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) skierowanie statku do miejsca schronienia.”;

9) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Art. 31. Dyrektor urzędu morskiego może wszcząć postępowanie, w celu zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statku o obcej przynależności, który:

1) przebywa w porcie polskim lub w bazie przeładunkowej, jeżeli spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem poza polskimi obszarami morskimi, z naruszeniem uznanych norm międzynarodowych;

2) znajdując się w polskim morzu terytorialnym lub w polskich morskich wodach wewnętrznych spowodował zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem tego obszaru morza;

3) przebywając w polskich obszarach morskich, wskutek zanieczyszczenia w wyłącznej strefie ekonomicznej, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa.”;

10) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. Dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa:

1) przynależności statku i każdego innego zainteresowanego państwa o działaniach i środkach podjętych zgodnie z ustawą i przekazuje im odpowiednie dokumenty dotyczące tych działań i środków;

2) następnego portu zawinięcia statku przepływającego przez polskie obszary morskie o podejrzeniu zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego.”;

11) art. 36c otrzymuje brzmienie:

„Art. 36c. Dostawca, który dostarczając paliwo nie wykonuje ciężących na nim obowiązków, określonych w art. 13e i 13f, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.”;

12) art. 37a otrzymuje brzmienie:

„Art. 37a. Kto nie wykonuje obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającego moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniającego to rozporządzenie, podlega karze pieniężnej do wysokości 50.000 SDR.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

- 1) 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 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12);
- 2) dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 11).

UZASADNIENIE

I. Część ogólna

1. Zakres regulacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zwany dalej „projektem ustawy”, implementuje do polskiego prawa przepisy:

- a) dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (tzw. dyrektywa sankcyjna), zwanej dalej „dyrektywą 2005/35/WE”,
- b) dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie oraz uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EEC, zwanej dalej „dyrektywą 2002/59/WE”, wdrażanej równolegle zmienianą ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”.

Jednocześnie należy zauważyć, że dyrektywa 2005/35/WE jest ściśle związana z decyzją ramową Rady nr 2005/667/WSiSW z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wzmocnienia uregulowań prawno-karnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, zwanej dalej „decyzją ramową nr 2005/667/WSiSW”.

Natomiast w stosunku do dyrektywy 2005/35/WE zakończyło się postępowanie przed ETS, o stwierdzenie nieważności, w związku z naruszeniem przepisów Konwencji MARPOL oraz Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, 1982 r., których Rzeczpospolita Polska jest stroną (sprawa C-308/06). Wyrok z dnia 3 czerwca 2008 r. nie unieważnił dyrektywy, a ETS orzekł jedynie, że ważności (legalności) dyrektywy 2005/35/WE nie można oceniać ani w świetle Konwencji MARPOL, ani w świetle Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, 1982 r. Obecnie toczą się prace mające na celu zmianę dyrektywy 2005/35/WE. Wprowadzenie zmian jest związane ze stwierdzeniem nieważności decyzji ramowej 2005/667/WSiSW, ze względu na niewłaściwą podstawę prawną (sprawa C-440/05, wyrok Europejskiego Trybunału

Sprawiedliwości z dnia 23 października 2007 r.). Zmiana dyrektywy 2005/35/WE ma na celu uregulowanie w zakresie zharmonizowania podejścia w przedmiocie kar, które mogą być wymierzone w ramach walki z zanieczyszczeniem mórz, przez przyjęcie przepisów opartych na właściwej podstawie prawnej, tj. na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu WE.

Sankcje administracyjne za zanieczyszczenie morza przez statki (tj. zatrzymania statków oraz kary finansowe za zanieczyszczenia), o których mowa w dyrektywie 2005/35/WE w większości zostały już zawarte w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”.

Niniejszy projekt ustawy uwzględnia jedynie te wymagania dyrektywy 2005/35/WE, które należą do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

II. Część szczegółowa

1. Zmiana tytułu rozdziału 2 (art. 1 pkt 1) w projekcie ustawy wynika z faktu, że większość przepisów zawartych w tym rozdziale projektu ustawy dotyczy tematyki inspekcji statków. Powyższa propozycja ma na celu ułatwienie identyfikacji poszukiwanych zagadnień w tekście projektu ustawy.
2. Zmiana art. 5 (art. 1 pkt 2) projektu ustawy polega na dodaniu w treści art. 5 Konwencji o zatapianiu. Niniejsza Konwencja zobowiązuje strony do podejmowania działań mających na celu zwalczanie i zapobieganie zanieczyszczaniu morza, które mogłoby „wyrządzić szkodę zasobom żywym, florze i faunie morskiej, pogarszać warunki rekreacyjne lub też utrudniać wszystkie inne prawnie dopuszczalne sposoby użytkowania morza”. Jest więc ona jedną z podstawowych konwencji, obok Konwencji MARPOL oraz Konwencji Helsińskiej, które stosuje się „do zapobiegania zanieczyszczaniu morza związanego z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki”.
3. Zmiany art. 6 pkt 4, art. 8 ust. 2 pkt 2 oraz art. 37a wynikają z wejścia w życie rozporządzenia Komisji (WE) nr 536/2008 z dnia 13 czerwca 2008 r. nadającego moc art. 6 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach oraz zmieniające to rozporządzenie, zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 536/2008”. Dotychczas w zakresie systemów przeciwporostowych ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przywoływała jedynie rozporządzenie (WE) nr

782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach, zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 782/2003”.

Wydanie rozporządzenia (WE) nr 536/2008 wynikało z faktu, że Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, przyjęta w dniu 5 października 2001 r., nie weszła w życie do dnia 1 stycznia 2007 r. W okresie przejściowym, do czasu wejścia w życie Konwencji, tj. do dnia 16 września 2008 r., statki określone w art. 3.1.c rozporządzenia (WE) nr 782/2003 nie musiały spełniać wymagań tego rozporządzenia.

4. Zmiana art. 11 (art. 1 pkt 5), a przede wszystkim dodanie w art. 11 ust. 4 i 5 w projekcie ustawy, ma na celu uporządkowanie sposobu przekazywania meldunków w polskich obszarach morskich, dla statków o polskiej i obcej przynależności, zgodnie z Konwencją MARPOL. Powyższy przepis stanowi pełne wdrożenie art. 16 ust. 2 i art. 17 ust. 1 lit. c i lit. d oraz ust. 2 dyrektywy 2002/59/WE w odniesieniu do kwestii mogących doprowadzić do zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem wód lub wybrzeża. Zmiana dotyczy wprowadzenia jasnego i czytelnego systemu obiegu informacji o zanieczyszczeniach pomiędzy kapitanem statku a właściwymi służbami i instytucjami odpowiedzialnymi za zwalczanie zanieczyszczeń morza, jak też formy przekazywania meldunków, co może mieć istotne znaczenie dla szybkiego i skutecznego działania w celu zapobieżenia lub ograniczenia skutków zanieczyszczenia morza.

Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje nałożenie na kapitana statku obowiązku niezwłocznego zgłoszenia ww. przypadków do stacji brzegowej odpowiedzialnej za dany akwen.

Stacja brzegowa w rozumieniu artykułu 3 (n) dyrektywy 2002/59/WE to wyznaczona przez państwa członkowskie:

- służba kontroli ruchu statków (służba VTS) lub
- służba odpowiedzialna za obowiązkowy system zgłaszania statków przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) (najczęściej jest to także służba VTS), lub
- organizacja odpowiedzialna za koordynację akcji poszukiwania i ratownictwa lub zwalczania zanieczyszczeń.

W obecnej formie art. 11 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki nie precyzuje do jakiego organu odpowiedzialnego za ochronę środowiska morskiego

kapitan ma przekazać istotne informacje o przypadkach zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Ponieważ do realizacji zadań dyrektora urzędu morskiego w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji wyznaczona jest służba VTS (art. 39 ust. 5 pkt 1a ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej RP), powinna ona być punktem kontaktowym do wymiany informacji: kapitan statku – organ administracji morskiej (dyrektor urzędu morskiego).

5. Zmiana art. 12 (art. 1 pkt 6) projektu ustawy ma na celu wdrożenie art. 19 i art. 25 dyrektywy 2002/59/WE, w odniesieniu do sytuacji mogących doprowadzić do zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem wód lub wybrzeża. Wynika to również z wymogów Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM). Pozostała część dyrektywy 2002/59/WE będzie implementowana przez ustawę o bezpieczeństwie morskim. Przepis art. 12 projektu ustawy przewiduje nałożenie obowiązku na kapitana statku, uczestniczącego w wypadku lub statku, na którym nastąpiło zagrożenie zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenie morza, do przekazania informacji o tym fakcie do armatora statku oraz przedstawia propozycję działań alternatywnych, w przypadku gdy nie ma możliwości skontaktowania się z armatorem statku. Armator statku powinien otrzymać jak najszybciej informacje o zagrożeniu zanieczyszczeniem lub zanieczyszczeniu morza ze względu na przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej armatorów w przypadku zanieczyszczenia morza, wynikające m.in. z Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.
6. W art. 13e (art. 1 pkt 7) projektu ustawy proponuje się dodanie ust. 5, który dotyczy obowiązku zgłoszenia dyrektorowi urzędu morskiego informacji o zakończeniu działalności w zakresie dostaw paliwa żeglugowego w polskich obszarach morskich. Powyższe wiąże się także z koniecznością przekazywania przez dyrektorów urzędów morskich corocznych raportów w zakresie jakości paliwa do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200). Proponowana regulacja przepisu ma na celu ułatwienie dyrektorom urzędów morskich zbierania ww. informacji. W przypadku przekazania przez dostawcę informacji o zaprzestaniu działalności w zakresie dostaw paliw w polskich obszarach morskich

instytucja sprawozdawcza, czyli dyrektor urzędu morskiego, nie będzie domagać się od tego dostawcy sprawozdania z prowadzonej sprzedaży. Ponadto, zgodnie z art. 13e ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, dyrektorzy urzędów morskich są zobowiązani prowadzić ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki. Przekazywanie przez dostawców informacji o zaprzestaniu działalności pozwoli więc na bieżące utrzymywanie aktualnego wykazu tych dostawców.

7. Art. 21 (art. 1 pkt 8) projektu ustawy przewiduje uprawnienia dla dyrektorów urzędów morskich w zakresie kierowania statków w niebezpieczeństwie do miejsc schronienia. Powyższe związane jest z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2007 r. w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich (Dz. U. Nr 178, poz. 1260), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich”, które zostało wydane na podstawie art. 29a ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Rozporządzenie w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich również implementuje postanowienia dyrektywy 2002/59/WE, bowiem reguluje m.in.:
 - 1) uprawnienia dyrektora urzędu morskiego, na którego obszarze administrowania doszło do zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem,
 - 2) możliwość ochrony polskich obszarów morskich oraz wybrzeża przed zanieczyszczeniem, przez skierowanie statku do miejsca, w którym może np. przecześć złe warunki atmosferyczne, gdzie akcja zwalczania zanieczyszczenia będzie łatwiejsza do przeprowadzenia.
8. Zmiana art. 31 (art. 1 pkt 9) projektu ustawy ma na celu uzupełnienie tej regulacji o polskie morskie wody wewnętrzne, mając na uwadze obszary portów oraz liczne przypadki zanieczyszczenia Zatoki Gdańskiej oraz Zatoki Pomorskiej, które dotychczas nie były objęte przepisami art. 31 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Dodanie polskich morskich wód wewnętrznych umożliwi dyrektorom urzędów morskich wszczęcie postępowania w celu zabezpieczenia dowodów, w odniesieniu do statków o obcej przynależności. Zmiana dotyczy również kwestii postępowania dyrektora urzędu morskiego względem statku przebywającego na polskich morskich wodach wewnętrznych, który na skutek zanieczyszczenia

polskich obszarów morskich, spowodował poważną szkodę lub zagrożenie dla wybrzeży albo innych istotnych interesów państwa. Wcześniejsze uregulowania dotyczyły jedynie polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej oraz polskiego morza terytorialnego.

9. Art. 36c (art. 1 pkt 11) projektu ustawy przewiduje możliwość ukarania dostawcy paliwa za naruszenie obowiązków dostarczania paliwa o parametrach określonych w art. 13e i 13f ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki karą pieniężną w wysokości 50.000 SDR (Specjalne Prawo Ciągnięcia). Zgodnie z art. 13e dostawca paliwa przeznaczonego do użycia przez statki jest zobowiązany do zgłoszenia właściwemu dla miejsca dostaw dyrektorowi urzędu morskiego informacji dotyczących działalności w zakresie dostaw paliwa w polskich obszarach morskich oraz do przekazywania corocznych sprawozdań z działalności za rok poprzedni. Zgodnie z ust. 5 art. 13e dostawca będzie również zobowiązany do przekazywania informacji o zaprzestaniu działalności w zakresie dostarczania paliw przeznaczonych do użycia przez statki. Natomiast zgodnie z art. 13f dostawca jest zobowiązany do dostarczania na statki paliwa spełniającego wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 4 maja 2006 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statek (Dz. U. Nr 79, poz. 555). Za niedotrzymanie postanowień powyższych regulacji dostawca paliw przeznaczonych do użycia przez statki będzie mógł być ukarany karą pieniężną. Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), zwanej dalej „ustawą o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa”, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem ustawy do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia odnośnie do zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt ustawy będzie oddziaływać na działalność i obowiązki:

- 1) dostawców paliw żeglugowych,
- 2) armatorów,
- 3) kapitanów statków podnoszących banderę polską, jak również statków obcych bander znajdujących się na polskich obszarach morskich,
- 4) dyrektorów urzędów morskich.

W szczególności art. 12 ust. 2 zmienianej ustawy będzie oddziaływać na armatora oraz kapitana statku o polskiej przynależności, uczestniczącego w wypadku lub w zdarzeniu stwarzającym zagrożenie zanieczyszczenia środowiska morskiego albo powodującego takie zanieczyszczenie, którego dokumenty zostały cofnięte przez dyrektora urzędu morskiego. Armator będzie zmuszony pokryć koszty za przeprowadzenie ponownej inspekcji statku oraz wydanie nowych dokumentów. Statek nieposiadający dokumentów, o których mowa w art. 12 ust. 2 (certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem statku) nie może bowiem opuścić portu, w którym został zatrzymany. Organ państwa, w tym przypadku dyrektor urzędu morskiego, jest zobowiązany do przeprowadzenia takiej inspekcji oraz w przypadku stwierdzenia braku przeciwwskazań, do ponownego wydania cofniętych uprzednio dokumentów.

2. Zakres konsultacji społecznych

W dniu 26 września 2007 r. odbyło się posiedzenie Rady Koordynacyjnej Dyrektorów Urzędów Morskich, na którym ustalono, że powołana zostanie grupa robocza składająca się z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, urzędów morskich oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, mająca na celu prowadzenie prac nad projektem ustawy.

W dniu 8 listopada 2007 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się pierwsze spotkanie grupy roboczej, podczas którego przedyskutowano zmiany (uwagi) zgłoszone wcześniej w formie pisemnej przez powyższe instytucje. Na podstawie zgłoszonych uwag opracowany został niniejszy projekt ustawy.

Przedmiotowa regulacja została przesłana do konsultacji do następujących podmiotów:

- 1) Polskiego Rejestru Statków S.A.,
- 2) Urzędu Morskiego w Gdyni,
- 3) Urzędu Morskiego w Słupsku,
- 4) Urzędu Morskiego w Szczecinie,
- 5) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- 6) organizacji społecznych, związków zawodowych oraz firm branży morskiej takich, jak:
 - Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
 - Krajowa Sekcja Morska Marynarzy Zawodowych i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
 - Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
 - Polski Związek Żeglarski,
 - Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
 - Związek Armatorów Polskich,
 - Polska Żegluga Bałtycka,
 - Polska Żegluga Morska,
 - Polskie Linie Oceaniczne,
 - Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
 - Zarząd Morskiego Portu Szczecin – Świnoujście S.A.,
 - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
 - Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
 - Krajowa Izba Gospodarcza,
 - Lotos Partner Sp. z o.o.,
 - Ship-Service S.A. Grupa Orlen,
 - Pertocargo/OW Bunker Sp. z o.o.,
 - Oktan Energy & V/L Service sp. z o.o.

W ramach uzgodnień i konsultacji wpłynęły uwagi o charakterze drobnych poprawek redakcyjnych dotyczących interpunkcji, szyku wyrazów i uzupełnienia niektórych fragmentów nowelizowanych przepisów. Większość zgłoszonych uwag została uwzględniona.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewiduje się, że projekt ustawy nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Zmiany w zakresie wprowadzenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 36c projektu ustawy, wpłyną nieznacznie na zwiększenie dochodów budżetu państwa.

4. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wpływ aktu normatywnego na zdrowie i środowisko

Projekt ustawy zawiera regulacje z zakresu ochrony środowiska. Wprowadzenie zapisu o konieczności przekazywania meldunków nie tylko przez kapitanów statków uczestniczących w wypadkach lub statków, na których nastąpiło zdarzenie zagrożone zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenie, ale również kapitanów statków, którzy zauważyli zanieczyszczenie morza lub taki wypadek powodujący lub mogący powodować zanieczyszczenie (zmiana art. 11) może wpłynąć na zwiększenie wykrywalności zanieczyszczeń (i sprawców tych zanieczyszczeń) morza przez statki, a przez to również na ograniczenie nielegalnych zrzutów do morza.

Zmiana art. 31 przez dodanie polskich morskich wód wewnętrznych rozszerzy obszar działania dyrektorów urzędów morskich w zakresie możliwości prowadzenia dochodzeń w sprawie zanieczyszczeń ze statków. W konsekwencji może to spowodować ograniczenie

zanieczyszczeń morza w tych obszarach, a przez to poprawę środowiska. Natomiast nałożenie kar pieniężnych na dostawców paliw żeglugowych, którzy nie wykonują we właściwy sposób swoich obowiązków (np. dostarczają paliwo o wyższej zawartości siarki) może skutkować zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń powietrza przez statki.

Efektywna egzekucja przepisów projektu ustawy pozwoli na ochronę środowiska obszaru Morza Bałtyckiego.

TABELA ZGODNOŚCI

1.	Tytuł dyrektywy	
	Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG	
2.	Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy	
	Ministerstwo Infrastruktury	
3.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy	
	<ul style="list-style-type: none">• Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.	
4.	Numer artykułu dyrektywy	Przepis polski (jednostka redakcyjna/ akt normatywny)
	Art. 17 ust 1 lit. a I d oraz ust.2	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11)
	Art. 19	Art. 1 pkt 5 (projektowany art. 11)
	Art. 25 ust. 4	Art. 1 pkt. 6 (projektowany art. 12 ust. 2)

TABELA ZGODNOŚCI

1.	Tytuł dyrektywy	
	Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa	
2.	Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy	
	Ministerstwo Infrastruktury	
3.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy	
	<ul style="list-style-type: none">• Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.	
4.	Numer artykułu dyrektywy	Przepis polski (jednostka redakcyjna/ akt normatywny)
	Art. 7 ust. 1 lit a i b	Art. 1 pkt 10 (projektowany art. 33 ust. 1 i 2)



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/2979/08/DP/kz

Warszawa, dnia 7 grudnia 2008 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (pismo nr RM-10-226-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza
Komitetu Integracji Europejskiej
Marek Budek

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

GABINET
SEKRETARZA RADY MINISTRÓW

2008-12-09