

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 2012 r.
w sprawie wolnej burty statków morskich

Na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty statków morskich, zwanych dalej „statkami”;
- 2) wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków o polskiej przynależności odbywających podróże międzynarodowe.

2. Za podróż międzynarodową uważa się podróż, w czasie której następuje przekroczenie granicy państwowej.

§ 3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jachtów morskich;
- 2) statków rybackich;
- 3) statków o długości mniejszej niż 24 m, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy w dniu 28 sierpnia 1969 r. lub później;
- 4) statków o pojemności brutto mniejszej niż 150, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy przed dniem 28 sierpnia 1969 r.

§ 4. Do wyznaczania wolnej burty stosuje się przepisy stosowane w celu określenia linii ładunkowych stanowiące załącznik I do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych,

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwanej dalej „konwencją”, oraz przepisy prawidła 13 rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321) i Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173).

§ 5. 1. W celu wyznaczenia wolnej burty statek poddaje się inspekcji, obejmującej pełny przegląd jego konstrukcji i wyposażenia w zakresie, o którym mowa w art. 14 pkt 1 lit. a konwencji.

2. Jeżeli urządzenia, materiały i wymiary elementów konstrukcyjnych statku odpowiadają wymaganiom konwencji, statek otrzymuje znak wolnej burty.

3. Statkowi oznakowanemu znakiem wolnej burty w sposób prawidłowy i trwały wydaje się międzynarodowe świadectwo wolnej burty, którego okres ważności regulują przepisy artykułu 19 konwencji, po stwierdzeniu, że:

- 1) znak wolnej burty jest zgodny ze znakiem zdefiniowanym w prawidło 5 załącznika I do konwencji;
- 2) znak wolnej burty jest uzupełniony liniami zdefiniowanymi w prawidło 6 załącznika I do konwencji;
- 3) szczegóły oznakowania są zgodne z prawidłem 8 załącznika I do konwencji.

4. Wzór międzynarodowego świadectwa wolnej burty został określony w załączniku III do konwencji.

§ 6. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że statek:

- 1) posiada nowatorskie elementy konstrukcyjne, w przypadku których zastosowanie poszczególnych postanowień konwencji mogłoby poważnie zahamować badania mające na celu rozwój takich elementów i ich stosowanie,
- 2) nie odbywa podróży międzynarodowych, lecz na skutek wyjątkowych okoliczności ma podjąć jednorazową podróż międzynarodową,

- 3) odbywa podróże międzynarodowe między portami polskimi a sąsiadującymi portami innych państw, a takie zwolnienie zostanie przewidziane w porozumieniach zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z tymi państwami
– statek może zostać zwolniony od wymagań konwencji.
2. Statkowi, o którym mowa w ust. 1, wydaje się międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty, którego okres ważności regulują przepisy artykułu 19 konwencji.
3. Wzór międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty został określony w załączniku III do konwencji.
4. W każdym wypadku zastosowania przepisów ust. 1 pkt 1 i 3 dyrektor urzędu morskiego sporządza i przesyła do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej informację przewidzianą artykułem 6 ust. 3 konwencji.

§ 7. Świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 223, poz. 1874 oraz z 2011 r. Nr 61, poz. 307), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wolnej burty statków morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie trybu postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty statków morskich oraz wzorów międzynarodowych świadectw wolnej burty.

Zgodnie z § 4 projektu rozporządzenia, linie ładunkowe określa się zgodnie z przepisami technicznymi zawartymi w Konwencji o liniach ładunkowych, zwanej dalej "konwencją", oraz w Konwencji SOLAS.

§ 5 projektu określa tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty. Postępowanie takie obejmuje inspekcję, oznakowanie statku znakiem wolnej burty i liniami ładunkowymi oraz wydanie międzynarodowego świadectwa wolnej burty.

§ 6 projektu rozporządzenia określa tryb postępowania w sytuacjach, które, zgodnie z konwencją, kwalifikują statek do uzyskania zwolnienia od wymagań wolnej burty. Okoliczności te obejmują zastosowanie nowatorskich elementów konstrukcyjnych na statku (w celu umożliwienia dalszych badań i rozwoju tych rozwiązań), odbywanie podróży pomiędzy portami polskimi a portami sąsiadujących państw (jeżeli porozumienia z tymi państwami będą przewidywały wydanie takiego zwolnienia) oraz konieczność odbycia jednorazowej podróży międzynarodowej na skutek wyjątkowych okoliczności. Ze względu na niemożność przewidzenia „wyjątkowych okoliczności”, przepisy projektu rozporządzenia ich nie precyzują, zaś ocena sytuacji i decyzja w tej sprawie należą do organu inspekcyjnego. Postępowanie w przypadku zwolnienia od wymagań wolnej burty obejmuje inspekcję, a następnie wydanie międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty, jak również, w określonych przypadkach, powiadomienie o zwolnieniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty i zwolnienia od wymagań wolnej burty, zgodnie z § 5 ust. 4 oraz § 6 ust. 3, zostały określone w załączniku III do konwencji.

Zgodnie z § 7 projektu rozporządzenia, świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane. Należy jednak zaznaczyć, że z wejściem w życie projektu rozporządzenia wzory świadectw wolnej burty nie zmieniają się.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia (§ 8 projektu rozporządzenia).

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 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.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady

Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Organizacje o charakterze lobbingowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.msw.gov.pl), nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 3) właścicieli i armatorów statków;
- 4) kapitanów statków.

Projektowany tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty nie będzie miał jednakże wpływu na dotychczasową praktykę w tym zakresie, ponieważ w mocy pozostają dotychczas stosowane zasady oparte na postanowieniach Konwencji o liniach ładunkowych.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 2) Det Norske Veritas Polska;
- 3) Germanischer Lloyd Polska;
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
- 5) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Związek Armatorów Polskich;
- 8) Polska Żegluga Bałtycka;
- 9) Polska Żegluga Morska;
- 10) Unibaltic;
- 11) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 12) Unity Line Sp. z o.o.;
- 13) Polskie Linie Oceaniczne;
- 14) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej.

Jedynym podmiotem, który zgłosił uwagi, był Germanischer Lloyd. Uwagi do § 6 (zamieszczenie odniesienia do artykułu 19 konwencji) i § 10 (wątpliwość co do konieczności wywieszania oryginału świadectwa na statku) zostały uwzględnione. Pozostałe uwagi dotyczyły wątpliwości dotyczących interpretacji projektu rozporządzenia i zostały wyjaśnione.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Ze względu na kontynuację dotychczas stosowanej praktyki w sprawach wyznaczania wolnej burty, koszty funkcjonowania właścicieli i armatorów statków morskich nie zmienią się.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.