

Projekt z dnia 12 grudnia 2011 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia2011 r.

w sprawie stanu technicznego statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego

Na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki techniczne, których spełnienie przez statek jest konieczne do wpisania tego statku do polskiego rejestru okrętowego, gdy jego przynależność zmieniana jest z obcej na polską.

§ 2. 1. Podstawowymi warunkami technicznymi wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego są:

- 1) wiek statku – 30 lat lub mniej od daty budowy statku;
- 2) liczba zatrzymań statku przez inspekcje państwa portu – nie więcej niż dwa zatrzymania statku w okresie ostatnich 3 lat.

2. Dodatkowymi warunkami technicznymi wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego są:

- 1) stan techniczny statku;
- 2) typ statku;
- 3) rodzaj listy porozumień państwa portu, o których mowa w art. 32 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”, na której znajduje się dotychczasowe państwo bandery statku;

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).

- 4) posiadanie statusu uznanej organizacji, o której mowa w art. 5 pkt 17 ustawy, przez organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem;
- 5) rodzaj listy porozumień państwa portu, na której znajduje się dotychczasowa sprawująca nadzór techniczny nad statkiem organizacja sprawująca nadzór techniczny nad statkiem;
- 6) kryterium poziomu działalności przedsiębiorstwa zarządzającego statku lub armatora;
- 7) ilość uchybień stwierdzonych w ramach inspekcji państwa portu w okresie ostatnich 2 lat.

§ 3. 1. Spełnienie warunków technicznych, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 dla danego typu statku określa się w drodze oceny stanu technicznego statku.

2. Ocenę stanu technicznego statku przeprowadza się w oparciu o:

- 1) wyniki inspekcji przeprowadzonej na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 2) wyniki przeglądu przeprowadzonego na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy;
- 3) posiadane przez statek plany, dokumenty klasyfikacyjne i certyfikaty;
- 4) istnienie nieusuniętych uchybień stwierdzonych przez dotychczasowe państwo bandery.

3. W trakcie oceny stanu technicznego statku sprawdzane są w szczególności następujące certyfikaty i dokumenty statku:

- 1) dotyczące wolnej burty zgodnie z Konwencją o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy, w szczególności sprawozdanie z przeglądu zasadniczego dla wyznaczenia wolnej burty oraz wyliczenia wolnej burty;
- 3) wykaz wyposażenia bezpieczeństwa zgodny z Konwencją SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy;
- 4) dokumentacja wymagana przez Konwencję MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy;
- 5) certyfikaty wraz z ich załącznikami (w tym certyfikaty zwolnienia od wymagań umów międzynarodowych);
- 6) świadectwa pomiarowe zgodnie z Konwencją TONNAGE, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. e ustawy.

4. Inspekcja, o której mowa w ust. 2 pkt 1 obejmuje sprawdzenie:

- 1) stanu kadłuba (wytrzymałość, szczelność, uszkodzenia);
- 2) urządzeń maszynowych i pokładowych:
 - a) silniki napędu głównego,
 - b) zespoły prądotwórcze oraz instalację elektryczną,
 - c) urządzenia sterowe,

- d) urządzenia kotwiczne i cumownicze,
 - e) kotły i zbiorniki ciśnieniowe,
 - f) stałe instalacje przeciwpożarowe,
 - g) instalację zęzową,
 - h) instalację balastową.
 - i) instalację ładunkową;
- 3) wyposażenia statku wymaganego przez Konwencję MARPOL określoną w ustawie;
- 4) pomieszczeń załogi.
5. Elementy statku, o których mowa w ust. 4, muszą spełniać wymagania techniczne określone dla danego typu statku o polskiej przynależności.

§ 4. 1. Potwierdzeniem spełnienia warunków technicznych, które pozwalają na wpisanie statku do polskiego rejestru okrętowego, jest pozytywny wynik weryfikacji elementów, o których mowa w § 2, mając na uwadze w szczególności wyniki oceny stanu technicznego statku.

2. Przeprowadzenie oceny stanu technicznego statku i jej wynik potwierdza protokół oceny stanu technicznego statku.

3. W przypadku negatywnego wyniku oceny stanu technicznego statku ponowną ocenę przeprowadza się po pisemnym oświadczeniu armatora statku o usunięciu przyczyn negatywnego wyniku oceny.

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

**Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej**

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie stanu technicznego statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa, jakie warunki techniczne musi spełniać statek zmieniający przynależność z obcej na polską, aby mógł zostać wpisany do polskiego rejestru okrętowego.

Obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego statków zmieniających banderę z obcej na banderę państwa członkowskiego wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 132, z późn. zm.). Wymagania te zostały transponowane do ustawy w art. 28, który nakłada na dyrektora urzędu morskiego obowiązek uzyskania informacji dotyczących stanu bezpieczeństwa statku od jego armatora oraz poprzedniej administracji oraz zapewnienia, że statek odpowiada wymaganom obowiązujących przepisów międzynarodowych.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia mają na celu zapewnienie, że stan techniczny statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego spełnia wymagania bezpieczeństwa żeglugi zawarte w przepisach międzynarodowych.

W § 2 określone zostały warunki techniczne wpisania statku do polskiego rejestru okrętowego z podziałem na warunki podstawowe oraz dodatkowe. Warunki podstawowe są warunkami niezbędnymi do spełnienia przez statek bez potrzeby dodatkowych działań ze strony administracji. W przypadku, gdy statek spełni warunki podstawowe konieczne jest przeprowadzenie weryfikacji statku w celu potwierdzenia, że statek spełnia warunki dodatkowe. Zgodnie z § 3 ust. 1 projektu rozporządzenia, spełnienie warunków technicznych dla danego rodzaju statku określa się w drodze analizy wartości wskaźników wynikających z warunków dodatkowych oraz oceny stanu technicznego statku. Na ocenę tę składają się wyniki inspekcji wstępnej, wyniki przeglądu technicznego, posiadane przez statek dokumenty klasyfikacyjne i certyfikaty, istnienie nieusuniętych uchybień stwierdzonych przez dotychczasowe państwo bandery oraz istnienie nieusuniętych uchybień wykazanych w raportach inspekcji państwa portu z okresu ostatnich 3 lat (§ 3 ust. 2 projektu rozporządzenia). Potwierdzeniem spełnienia warunków technicznych, które pozwalają na wpisanie statku do polskiego rejestru okrętowego, jest pozytywny wynik weryfikacji elementów określonych w §2 projektu, ze szczególnym uwzględnieniem oceny stanu technicznego statku.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został

zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny 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) izby morskie;
- 3) uznane organizacje upoważnione do działania w polskiej administracji morskiej;
- 4) właścicieli i armatorów statków.

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) Polski Związek Żeglarski.

Żaden z ww. podmiotów nie zgłosił uwag.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia może mieć wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw, ponieważ ogranicza możliwość wpisania do polskiego rejestru okrętowego jednostek, których stan techniczny nie spełnia wymogów międzynarodowych.

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.

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.

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.