

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 8 marca 2012 r.

w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających²⁾

Na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa zakres informacji, jaką powinna zawierać deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) Kodeksie IMDG - należy przez to rozumieć Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, o którym mowa w § 1 pkt 1 obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie niektórych przepisów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., wraz z Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 28);

2) Kodeksie IBC - należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, o którym mowa w § 1 pkt 4 obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie niektórych przepisów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., wraz z Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 28);

3) Kodeksie IGC - należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem, o którym mowa w § 1 pkt 5 obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2005 r. w sprawie niektórych przepisów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, 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).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 12, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2009 r. Nr 63, poz. 518 oraz z 2011 r. Nr 185, poz. 1094 i Nr 228, poz. 1368.

w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., wraz z Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 28);

4) Kodeksie INF - należy przez to rozumieć Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w pojemnikach, o którym mowa w § 1 obwieszczenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 lutego 2012 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. Urz. MTBiGM poz. 2);

5) ładunkowej jednostce transportowej - należy przez to rozumieć używane do przewozu towarów: pojazd transportu drogowego, wagon kolejowy, kontener, cysterna samochodowa lub przenośny zbiornik.

§ 3. 1. Deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających powinna zawierać:

1) nazwę techniczną przewożonego towaru;

2) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje;

3) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksie IMDG, Kodeksie IBC, Kodeksie IGC oraz w Załączniku II w Uzupełnieniach I, II i III do Konwencji MARPOL;

4) kody odpadów określone w załączniku IV do rozporządzenia WE nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1), jeżeli towar niebezpieczny jest odpadem;

5) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie;

6) ilość towaru, a jeżeli jest on przewożony w ładunkowych jednostkach transportowych - znaki identyfikacyjne tych jednostek;

7) kartę bezpieczeństwa (MSDS), o której mowa w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), z wyszczególnieniem właściwości fizykochemicznych towarów, w tym ich lepkości kinematycznej wyrażonej w cSt w temperaturze 50°C i gęstości wyrażonej w g/cm³ w temperaturze 15°C oraz inne dane zgodnie z rezolucją IMO MSC.286(86), o której mowa w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 lutego 2012 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające - dla substancji określonych w Załączniku I do Konwencji MARPOL;

8) dane adresowe podmiotu, od którego można otrzymać szczegółowe informacje o dostarczonym towarze oraz numery alarmowe załadowcy lub innego podmiotu, będących

w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości przewożonych towarów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 103, poz. 1084), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 149 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 10b ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), zmienionej przez art. 135 pkt 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).

Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 12, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2002/59/WE”, załadowca, przed załadunkiem towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na pokład statku w porcie państwa członkowskiego UE ma obowiązek dostarczenia kapitanowi statku lub operatorowi deklaracji zawierającej szczegółowe informacje, o których mowa w art. 12 dyrektywy 2002/59/WE oraz zapewnić, że ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiada ładunkowi zgłoszonemu. Statki, przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, również powinny posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z art. 12 dyrektywy 2002/59/WE.

Przepisy dyrektywy 2002/59/WE zostały wcześniej wdrożone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod ładunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 103, poz. 1084).

W wyniku upoważnienia zawartego w art. 1 dyrektywy 2011/15/UE w dyrektywie 2002/59/WE zmieniony został w art. 12 ust. 1 lit. b w części dotyczącej informacji o rezolucji IMO nr MSC.286(86), która zastąpiła uchyloną z dniem 1 lipca 2009 r. rezolucję IMO nr MSC.150(77). Rezolucja MSC.286(86) zawiera *Zalecenia IMO dotyczące karty bezpieczeństwa (MSDS – Material Safety Data Sheets) dla ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL i okrętowych paliw olejowych*. Rezolucja MSC.286(86) zawiera zalecenia w zakresie zawartości informacji na kartach MSDS (dotyczących bezpieczeństwa przewozu, przeładunku i ochrony środowiska). Obowiązek dostarczania na statki kart MSDS od dnia 1 lipca 2009 r. wprowadziły poprawki do prawidła VI/5-1 *SOLAS* (rezolucja MSC.239(83)). Karty MSDS powinny być dostarczone na statek przed załadunkiem ładunków płynnych i paliw olejowych objętych *Załącznikiem I* do Konwencji *MARPOL*.

W wyniku zmian w art. 12 dyrektywy 2002/59/WE pojawiły się również dodatkowe wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych oraz przepisy narzucające obowiązek umieszczania w deklaracji informacji o numerach alarmowych załadowcy lub innej osoby fizycznej lub prawnej, będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach.

W związku ze zmianami w dyrektywie 2002/59/WE wprowadzonymi dyrektywą 2011/15/UE w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wprowadzono nowe brzmienie § 3 uwzględniające zmiany w dyrektywie 2011/15/UE.

Zakres informacji jaką powinna zawierać deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających został poszerzony na wniosek Ministerstwa Środowiska o kody odpadów określone w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1013/2006 z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1013/2006”, jeżeli towar niebezpieczny podstawiany przez załadowcę pod załadunek na statek jest odpadem.

Towary niebezpieczne mogą stanowić odpady. W takiej sytuacji zasadna jest również właściwa identyfikacja odpadowa przemieszczanego ładunku. Rozporządzenie nr 1013/2006 wdrożyło do prawodawstwa UE przepisy Konwencji Bazylejskiej z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, zwanej dalej „Konwencją Bazylejską”. Załącznik IV rozporządzenia nr 1013/2006 zawiera wykaz odpadów określony w załączniku VIII do Konwencji Bazylejskiej. Konwencja Bazylejska jest powszechnie rozpoznawanym instrumentem o charakterze globalnym, regulującym transgraniczne przemieszczanie odpadów niebezpiecznych – do chwili obecnej dokonano 178 ratyfikacji.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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

Rozporządzenie nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

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

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel projektowanej regulacji

Przepisy projektu rozporządzenia określają zakres informacji, jakie powinna zawierać deklaracja załadowcy przed załadunkiem towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na pokład statku morskiego.

2. Zakres oddziaływania

Projektowana regulacja oddziałuje na:

- armatorów, operatorów, kapitanów statków,
- dyrektorów urzędów morskich,
- podmioty zarządzające portem.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zmianę poziomu obciążeń administracyjnych podmiotów, na które oddziałuje projektowana regulacja.

W stosunku do ilości towarów zaopatrywanych w deklarację sporządzaną na podstawie obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 103, poz. 1084) projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na wielkości liczbowe charakteryzujące ilość towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, które powinny być zaopatrzone przed załadowaniem na statek w deklarację zawierającą informację określoną w projektowanym § 3.

3. Uzgodnienia i konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia poddany został uzgodnieniom z:

- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),
- Polskim Rejestrem Statków,
- organizacjami pracodawców: Polską Żeglugą Morską, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.

oraz konsultacjom społecznym z:

- 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”,
- Krajową Izbą Gospodarki Morskiej.

Do projektu rozporządzenia, w ramach konsultacji społecznych, nie zostały zgłoszone uwagi merytoryczne, które wymagałyby zmian lub uszczegółowienia projektowanych przepisów.

Zgłoszono jedynie w trakcie uzgodnień międzyresortowych drobne uwagi o charakterze edytorskim.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało 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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora publicznego.

6. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

7. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną gospodarki i przedsiębiorczość

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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

9. Wpływ regulacji na stan środowiska

Projekt rozporządzenia zawiera regulacje dotyczące wymogów informacyjnych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na statkach morskich. Wprowadzenie zapisu o karcie danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów dla substancji określonych w Załączniku I do Konwencji MARPOL oraz zapis narzucający obowiązek umieszczania w deklaracji informacji o numerach alarmowych załadowcy lub innej osoby fizycznej lub prawnej, będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach może wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na statkach morskich oraz na wykrywalności zanieczyszczeń (i sprawców tych zanieczyszczeń) morza przez statki, a przez to również na ograniczenie nielegalnych zrzutów do morza.

Liczba statków przewożących w obrębie polskich obszarów morskich towary niebezpieczne lub zanieczyszczające w perspektywie roku 2011 przedstawia się następująco:

- liczba statków wchodzących do portów Zatoki Gdańskiej zgłaszających do Centrum VTS w Gdyni towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wyniosła w 2011 r. – 1653 a wychodzących 1956,

- liczba statków wchodzących do portów rejonu Pomorza Zachodniego zgłaszających do Centrum VTS towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wyniosła w 2011 r. :
- a) Port Świnoujście – wchodzących 6422, wychodzących 2356,
 - b) Port Szczecin – wchodzących 541, wychodzących 535,
 - c) Port Police – wchodzących 19, wychodzących 20.

Ilości statków morskich transportujących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające w obrębie polskich obszarów morskich potwierdzają konieczność wprowadzania do polskiego porządku prawnego regulacji mających na celu poprawianie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających i dbanie o zachowanie dobrego stanu środowiska morskiego.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 10b ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), zmienionej przez art. 135 pkt 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).

Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 12, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2002/59/WE”, załadowca, przed załadunkiem towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na pokład statku w porcie państwa członkowskiego UE ma obowiązek dostarczenia kapitanowi statku lub operatorowi deklaracji zawierającej szczegółowe informacje, o których mowa w art. 12 dyrektywy 2002/59/WE oraz zapewnić, że ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiada ładunkowi zgłoszonemu. Statki, przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, również powinny posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z art. 12 dyrektywy 2002/59/WE.

Przepisy dyrektywy 2002/59/WE zostały wcześniej wdrożone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 103, poz. 1084).

W wyniku upoważnienia zawartego w art. 1 dyrektywy 2011/15/UE w dyrektywie 2002/59/WE zmieniony został w art. 12 ust. 1 lit. b w części dotyczącej informacji o rezolucji IMO nr MSC.286(86), która zastąpiła uchyloną z dniem 1 lipca 2009 r. rezolucję IMO nr MSC.150(77). Rezolucja MSC.286(86) zawiera *Zalecenia IMO dotyczące karty bezpieczeństwa (MSDS – Material Safety Data Sheets) dla ładunków z Załącznika I do Konwencji MARPOL i okrętowych paliw olejowych*. Rezolucja MSC.286(86) zawiera zalecenia w zakresie zawartości informacji na kartach MSDS (dotyczących bezpieczeństwa przewozu, przeładunku i ochrony środowiska). Obowiązek dostarczania na statki kart MSDS od dnia 1 lipca 2009 r. wprowadziły poprawki do prawidła VI/5-1 SOLAS (rezolucja MSC.239(83)). Karty MSDS powinny być dostarczone na statek przed załadunkiem ładunków płynnych i paliw olejowych objętych *Załącznikiem I* do Konwencji MARPOL.

W wyniku zmian w art. 12 dyrektywy 2002/59/WE pojawiły się również dodatkowe wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych oraz przepisy narzucające obowiązek umieszczania w deklaracji informacji o numerach alarmowych załadowcy lub innej osoby fizycznej lub prawnej, będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach.

W związku ze zmianami w dyrektywie 2002/59/WE wprowadzonymi dyrektywą 2011/15/UE w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na

statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wprowadzono nowe brzmienie § 3 uwzględniające zmiany w dyrektywie 2011/15/UE.

Zakres informacji jaką powinna zawierać deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających został poszerzony na wniosek Ministerstwa Środowiska o kody odpadów określone w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1013/2006 z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1013/2006”, jeżeli towar niebezpieczny podstawiany przez załadownicę pod załadunek na statek jest odpadem.

Towary niebezpieczne mogą stanowić odpady. W takiej sytuacji zasadna jest również właściwa identyfikacja odpadowa przemieszczanego ładunku. Rozporządzenie nr 1013/2006 wdrożyło do prawodawstwa UE przepisy Konwencji Bazylejskiej z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, zwanej dalej „Konwencją Bazylejską”. Załącznik IV rozporządzenia nr 1013/2006 zawiera wykaz odpadów określony w załączniku VIII do Konwencji Bazylejskiej. Konwencja Bazylejska jest powszechnie rozpoznawanym instrumentem o charakterze globalnym, regulującym transgraniczne przemieszczanie odpadów niebezpiecznych – do chwili obecnej dokonano 178 ratyfikacji.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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

Rozporządzenie nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

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

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel projektowanej regulacji

Przepisy projektu rozporządzenia określają zakres informacji, jakie powinna zawierać deklaracja załadowcy przed załadunkiem towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na pokład statku morskiego.

2. Zakres oddziaływania

Projektowana regulacja oddziałuje na:

- armatorów, operatorów, kapitanów statków,
- dyrektorów urzędów morskich,
- podmioty zarządzające portem.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zmianę poziomu obciążeń administracyjnych podmiotów, na które oddziałuje projektowana regulacja.

W stosunku do ilości towarów zaopatrywanych w deklarację sporządzaną na podstawie obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz. U. Nr 103, poz. 1084) projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na wielkości liczbowe charakteryzujące ilość towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, które powinny być zaopatrzone przed załadowaniem na statek w deklarację zawierającą informację określoną w projektowanym § 3.

3. Uzgodnienia i konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia poddany został uzgodnieniom z:

- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),
- Polskim Rejestrem Statków,
- organizacjami pracodawców: Polską Żeglugą Morską, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.

oraz konsultacjom społecznym z:

- 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”,
- Krajową Izbą Gospodarki Morskiej.

Do projektu rozporządzenia, w ramach konsultacji społecznych, nie zostały zgłoszone uwagi merytoryczne, które wymagałyby zmian lub uszczegółowienia projektowanych przepisów.

Zgłoszono jedynie w trakcie uzgodnień międzyresortowych drobne uwagi o charakterze edytorskim.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało 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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora publicznego.

6. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

7. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną gospodarki i przedsiębiorczość

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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

9. Wpływ regulacji na stan środowiska

Projekt rozporządzenia zawiera regulacje dotyczące wymogów informacyjnych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na statkach morskich. Wprowadzenie zapisu o karcie danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów dla substancji określonych w Załączniku I do Konwencji MARPOL oraz zapis narzucający obowiązek umieszczania w deklaracji informacji o numerach alarmowych załadowcy lub innej osoby fizycznej lub prawnej, będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłych wypadkach może wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających na statkach morskich oraz na wykrywalności zanieczyszczeń (i sprawców tych zanieczyszczeń) morza przez statki, a przez to również na ograniczenie nielegalnych zrzutów do morza.

Liczba statków przewożących w obrębie polskich obszarów morskich towary niebezpieczne lub zanieczyszczające w perspektywie roku 2011 przedstawia się następująco:

- liczba statków wchodzących do portów Zatoki Gdańskiej zgłaszających do Centrum VTS w Gdyni towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wyniosła w 2011 r. – 1653 a wychodzących 1956,

- liczba statków wchodzących do portów rejonu Pomorza Zachodniego zgłaszających do Centrum VTS towary niebezpieczne lub zanieczyszczające wyniosła w 2011 r. :
- a) Port Świnoujście – wchodzących 6422, wychodzących 2356,
 - b) Port Szczecin – wchodzących 541, wychodzących 535,
 - c) Port Police – wchodzących 19, wychodzących 20.

Ilości statków morskich transportujących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające w obrębie polskich obszarów morskich potwierdzają konieczność wprowadzania do polskiego porządku prawnego regulacji mających na celu poprawianie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających i dbanie o zachowanie dobrego stanu środowiska morskiego.