

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

w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku²⁾

Na podstawie art. 10 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:

- 1) tryb przekazywania portom oraz zainteresowanym podmiotom informacji o odpadach znajdujących się na statku, zwanych dalej „informacjami”;
- 2) zakres wymaganych informacji;
- 3) wzór formularza, na którym należy przekazywać informacje.

§ 2. 1. Kapitan statku, o którym mowa w art. 2 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, przed zawinięciem statku do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje informacje podmiotowi zarządzającemu portem za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

2. Informacje są przekazywane na formularzu zawierającym zakres wymaganych informacji, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Kapitan statku przekazuje informacje:

- 1) przynajmniej na 24 godziny przed zawinięciem statku do portu;
- 2) jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – niezwłocznie po uzyskaniu informacji o porcie przeznaczenia;
- 3) najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny;

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).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia:

a) 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 5, str. 358, z późn. zm.) w zakresie art. 6 dotyczącego przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku na formularzu według wzoru określonego przez Załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE;

b) dyrektywy Komisji 2007/71/WE z dnia 13 grudnia 2007 r. zmieniającej załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. UE L 329 z 14.12.2007, str. 33);

c) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1), w zakresie art. 5, 6 i 7 tej dyrektywy.

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.

§ 4. Kapitan statku przechowuje kopię wypełnionego formularza, co najmniej do czasu zawinięcia statku do następnego portu, i udostępnia ją na żądanie właściwych organów.

§ 5. Informacje, podmiot zarządzający portem udostępnia na żądanie:

- 1) Państwowej Inspekcji Sanitarnej;
- 2) odbiorcy odpadów, któremu zlecono obowiązek ich zagospodarowania;
- 3) organów administracji publicznej, które sprawują nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm.⁴⁾), w zakresie i trybie określonym odrębnymi przepisami.

§ 6. 1. Do dnia 1 czerwca 2015 r. kapitan statku, który nie posiada przydzielonych praw dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS), przekazuje kapitanowi portu informacje w formie pisemnej, za pomocą faksu lub poczty elektronicznej, na formularzu, o którym mowa w § 2 ust. 2.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, kapitan portu niezwłocznie przekazuje informacje podmiotowi zarządzającemu portem za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. Nr 101, poz. 936, z 2006 r. Nr 12, poz. 80 oraz z 2009 r. Nr 84, poz. 707).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683 oraz z 2010 r. Nr 230, poz. 1508.

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia2012 r. (poz.)

**INFORMACJA O ODPADACH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA STATKU
DO PRZEKAZANIA PRZED ZAWINIĘCIEM DO PORTU
INFORMATION TO BE NOTIFIED BEFORE ENTRY INTO THE PORT OF**

.....

Nazwa portu
Name of the port

1. Nazwa, znak wywoławczy i numer IMO statku:

Name, call sign and IMO number of the ship:

2. Bandera:

Flag state:

3. Przewidywany czas przybycia:

Estimated time of arrival (ETA):

4. Przewidywany czas opuszczenia portu:

Estimated time of departure (ETD):

5. Poprzedni port:

Previous port of call:

6. Następny port:

Next port of call:

7. Ostatni port, w którym były zdane odpady, oraz data zdawania odpadów:

Last port and date when ship-generated waste was delivered:

8. Czy statek zamierza zdawać odpady do portowych urządzeń odbiorczych?

Are you delivering of your waste into port reception facilities?

1) tak, wszystkie*
*all**

2) tak, część*
*some**

3) nie zamierza*
*none**

* Zaznacz właściwą kratkę.
Tick appropriate box.

9. Rodzaje i ilości odpadów i pozostałości ładunkowych, które statek zamierza zdać do portowych urządzeń odbiorczych, lub które pozostają na statku, oraz stopień zapelnienia zbiorników do przechowywania odpadów:

Type and amount of waste and cargo residues to be delivered and/or remaining on board, and percentage of maximum storage capacity:

Jeżeli statek zamierza zdać wszystkie odpady, należy wypełnić drugą kolumnę.

If delivering all waste, complete second column as appropriate.

Jeżeli statek zamierza zdać część odpadów lub nie zamierza здаwać żadnych odpadów, należy wypełnić wszystkie kolumny.

If delivering some or no waste, complete all columns.

Rodzaj <i>Type</i>	Ilość odpadów do zdania (w m ³) <i>Waste to be delivered (m³)</i>	Maksymalna pojemność zbiornika na odpady (w m ³) <i>Maximum dedicated storage capacity (m³)</i>	Ilość odpadów, które pozostaną na statku (w m ³) <i>Amount of waste retained on board (m³)</i>	Nazwa portu, w którym zostaną zdane odpady pozostające na statku <i>Port at which remaining waste will be delivered</i>	Szacunkowa ilość odpadów, które powstaną od momentu przekazania tej informacji do czasu zawinięcia do następnego portu (w m ³) <i>Estimated amount of waste to be generated between this notification and arrival at next port of call (m³)</i>
1	2	3	4	5	6
1. Odpady olejowe / Oil waste					
Szlam <i>Sludge</i>					
Wody zęzowe <i>Bilge water</i>					
Inne (wymień) <i>Others (specify)</i>					
2. Śmieci / Garbage					
Odpady żywnościowe <i>Food waste</i>					
Tworzywa sztuczne <i>Plastic</i>					
Inne <i>Other</i>					
3. Ścieki** / Sewage					
4. Odpady związane z ładunkiem** (wymień) <i>Cargo-associated waste (specify)</i>					
5. Pozostałości ładunkowe*** (wymień) <i>Cargo residues (specify)</i>					
6. Pozostałości z oczyszczania spalin*** (wymień) <i>residues from scrubbers (specify)</i>					

** Ścieki mogą być zrzucone do morza zgodnie z prawidłem 11 Załącznika IV do Konwencji MARPOL 73/78. Odpowiednie pola nie muszą być wypełnione, jeżeli zamierza się dokonać upoważnionego zrzutu do morza.

Sewage may be discharged at sea in accordance with Regulation 11 of Annex IV of MARPOL 73/78. The corresponding boxes do not need to be completed if there is intention to make an authorized discharge at sea.

*** Mogą być wartości szacunkowe.

May be estimates.

Uwagi:
(Notes)

1. Powyższe informacje mogą zostać wykorzystane przez organy kontroli państwa portu lub dla innych celów inspekcyjnych.
This information may be used for port State control and other inspection purposes..
2. Oryginał niniejszego powiadomienia otrzymuje podmiot zarządzający portem. Informacje zawarte w powiadomieniu podmiot zarządzający portem udostępnia na żądanie organów i stron wymienionych w § 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2012 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. poz.).
The original of this notification is received by the port management body. The port management body makes information included in the notification available on request to bodies and parties enumerated in § 6 of Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 2012 on notification of waste on board ship (Journal of Law item).
3. Niniejszy formularz należy wypełnić, chyba że statek podlega zwolnieniu zgodnie z art. 9 dyrektywy 2000/59/WE oraz art. 10 ust. 8a ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, 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).
This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with article 9 of Directive 2000/59/WE and article 10 item 8a of the law of 16 March 1995 on the prevention of sea pollution by ships (Journal of Law 2006 No 99, item 692, Journal of Law 2007 No 176, item 1238, Journal of Law 2009 No 63, item 518 and Journal of Law 2011 No 185, item 1094 and No 228, item 1368).

Niniejszym potwierdzam, że powyższe dane są dokładne i prawdziwe oraz, że statek posiada odpowiednią pojemność zbiorników pozwalającą na zmagazynowanie odpadów, które powstaną od momentu złożenia tej informacji do czasu zawinięcia do następnego portu, w którym odpady zostaną zdane.

I confirm that the above details are accurate and correct and there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and at the next port at which waste will be delivered.

Data **Godzina** **Podpis**
Date Time Signature

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 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.), zwanej dalej „projektem ustawy”.

Projekt rozporządzenia dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia do prawa polskiego postanowień dyrektywy 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283/1 z 29.10.2010, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2010/65/UE”, w zakresie art. 5 i 6 tej dyrektywy.

Załącznik do dyrektywy 2010/65/UE wskazuje, że zgłoszenie odpadów i pozostałości zgodnie z art. 6 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 5, str. 358, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/59/WE”, wchodzi w skład formalności sprawozdawczych, objętych dyrektywą 2010/65/UE.

Przepisy dyrektywy 2000/59/WE zostały wcześniej wdrożone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.) wraz z formularzem stanowiącym załącznik do rozporządzenia, według wzoru określonego przez Załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE, a następnie w wyniku delegacji zawartej w dyrektywie Komisji 2007/71/WE z dnia 13 grudnia 2007 r. zmieniającej Załącznik II do dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. UE L 329 z 14.12.2007, str. 33), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. Nr 84, poz. 707).

Projektowane rozporządzenie zmienia sposób przekazywania tego formularza, określając, że powinno się ono odbywać za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. Nr 213, poz. 1398), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji”, system kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS) jest podsystemem Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowy System SafeSeaNet). Narodowy System SafeSeaNet utworzony został w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego.

Zgodnie z § 6 rozporządzenia w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji prawa dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet posiadają m.in. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, dyrektorzy urzędów morskich oraz podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi. Ponadto prawa dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) udziela się kapitanom i armatorom statków oraz agentom morskim działającym w ich imieniu. Prawa dostępu do Podsystemów Przekazywania Informacji Narodowego Systemu SafeSeaNet udziela się na wniosek złożony do dyrektora właściwego urzędu morskiego. Dostęp do systemu posiadać więc będą wszyscy zaangażowani w proces przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku.

W przypadku braku możliwości przekazania tej informacji, z powodu awarii systemu, przewidziane jest pozostawienie możliwości przekazania jej za pomocą dotychczasowych środków, tj. przy użyciu telefonu, faksu lub poczty elektronicznej, zgodnie z § 12 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. Nr 213, poz. 1398). Awarie, zgodnie z obowiązkiem nałożonym na Państwa Członkowskie, muszą być usuwane w terminie nie przekraczającym 12 godzin. Należy jednak zauważyć, że brak możliwości przekazania formularza za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) może wynikać również z braku przydzielonych praw dostępu (brak możliwości technicznych do przekazania formularza za pomocą Internetu lub w praktyce sporadycznie zdarzają się sytuacje, gdy statek przypluwa do polskiego portu po raz pierwszy, nie posiada przedstawiciela w porcie oraz nie posiada wiedzy, że w Rzeczypospolitej Polskiej dokumenty związane z wizytą statku w porcie powinny być przekazywane drogą elektroniczną za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS). W takich sytuacjach pracownicy kapitanatu udają się na statek i informują o obowiązujących przepisach.

Gdy wyżej opisana sytuacja będzie miała miejsce, obowiązek wprowadzenia informacji do systemu powinien pozostać po stronie kapitana portu, jako jednostki ustawowo upoważnionej do zbierania takich informacji i udostępniania ich podmiotom trzecim. Takie rozwiązanie będzie jednakże akceptowane tylko do dnia 1 czerwca 2015 r. Wskazany termin wynika z art. 7 dyrektywy 2010/65/UE, gdzie wyraźnie zaznaczono, że „Państwa członkowskie mogą akceptować przekazywanie w formie papierowej informacji wymaganych zgodnie z aktem prawnym Unii do dnia 1 czerwca 2015 r.”.

W związku z powyższym, w projekcie rozporządzenia, w § 6 zapisano, że „do 1 czerwca 2015 r. kapitan statku, który nie posiada przydzielonych praw dostępu do systemu PHICS, informację, o której mowa w § 2, przekazuje kapitanowi portu w formie pisemnej, za pomocą faksu lub poczty elektronicznej na formularzu, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.”

Rozwiązanie takie nie narusza przepisów dyrektywy 2010/65/UE, w której zawarto regulację, że przekazywanie informacji w formularzach FAL w formie papierowej powinno stanowić wyjątek i być akceptowane tylko przez ograniczony okres czasu.

Podmiot zarządzający portem będzie uprawniony do udostępniania informacji przekazanych za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich Państwowej Inspekcji Sanitarnej, odbiorcom odpadów oraz organom administracji publicznej.

Wejście w życie projektu rozporządzenia spowoduje ujednoczenie przepisów oraz usprawnienie procedur związanych z funkcjonowaniem formularzy w obrocie portowo-morskim. Dotychczas elektroniczne systemy, wykorzystywane były do przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (mimo technicznej możliwości), w bardzo ograniczonym zakresie.

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

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

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

Ponieważ koordynatorem systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) jest Urząd Morski w Szczecinie, na nim też będzie spoczywał obowiązek dokonania zmian i poniesienia kosztów dostosowania wzoru formularza informacji o odpadach. Zadanie to zostanie wykonane w ramach środków budżetowych przyznanych temu Urzędowi. Z uwagi na konieczność zlecenia, na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. o zamówieniach publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.), niezależnej firmie wykonania prac mających na celu dostosowanie wzoru formularza informacji o odpadach, który jest zamieszczony w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich, do wzoru wskazanego w projekcie rozporządzenia, proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) zarządy portów i przystani morskich;
- 2) kapitanów lub przedstawicieli kapitanów statków;
- 3) dyrektorów urzędów morskich.

2. 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 S.A.,
- organizacjami pracodawców: Polską Żegluga Morską, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.

oraz konsultacjom społecznym ze związkami zawodowymi:

- NSZZ „Solidarność”,
- Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych OPZZ,
- Forum Związków Zawodowych,
- Business Centre Club – Związek Pracodawców,
- Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
- Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej,
- Związkiem Rzemiosła Polskiego,
- Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy,
- Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
- Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich,
- Związkiem Armatorów Polskich,
- Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Związkiem Zawodowym Kapitanów i Oficerów,
- Związkiem Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
- Polską Izbą Spedycji i Logistyki,
- Biurem Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu,
- Krajową Izbą Gospodarki Morskiej.

W trakcie konsultacji społecznych nie wpłynęły uwagi wymagające zmiany treści projektu aktu prawnego.

3. Skutki wprowadzenia projektu rozporządzenia

- 1) **Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia może mieć wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Projekt rozporządzenia ma na celu ułatwienie obrotu portowo-morskiego oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych armatorów. System kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS) rozpoczął działanie w 2004 r., systematycznie rozbudowywany stał się powszechnie używanym narzędziem służącym wymianie dokumentów związanych z realizacją funkcji nadzorczych i kontrolnych nad transportem morskim.

Dotychczasowy formularz zgłoszeniowy w zakresie odpadów znajdujących się na statku został zaimplementowany w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS) i kapitanowie statków, praktycznie już obecnie mają możliwość przekazywania tego formularza za jego pomocą.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i przekazywania Informacji (Dz. U. Nr 213, poz. 1398) zarządy portów i przystani morskich posiadają dostęp do Narodowego Systemu SafeSeaNet, którego częścią jest system kontrolno-informacyjny dla portów polskich (PHICS). Dostęp do systemu jest bezpłatny. Zarządy portów, które do tej pory nie wystąpiły o przyznanie uprawnień dostępu, będą musiały złożyć wniosek do Urzędu Morskiego, będącego dysponentem w/w uprawnień, aby uzyskać pełny dostęp do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej przekazały w trakcie uzgodnień informację, że posiadają własne, funkcjonujące obecnie portowe systemy elektroniczne. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania przekazywania informacji o odpadach, objętych niniejszym rozporządzeniem, systemy zarządów portów mogłyby być zsynchronizowane/ połączone z systemem kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), co wpłynie na koszty po stronie zarówno portów, posiadających swoje własne systemy, jak i administracji.

Koszty przewidywane do poniesienia przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście z tytułu wprowadzenia w życie przedmiotowego rozporządzenia dotyczą działań związanych z uaktualnieniem planu gospodarowania odpadami ze statków dla dwóch portów Szczecin i Świnoujście, tj. przygotowaniem dokumentacji oraz wniesieniem opłat administracyjnych związanych z uchycieniem i ponownym wydaniem decyzji. Szacowany, przybliżony koszt całej operacji będzie oscylował w granicach 6.000 – 7.000 zł. Jednocześnie Zarząd Portu poinformował, że aczkolwiek nie posiada w chwili obecnej własnego programu wykorzystywanego na potrzeby odbioru odpadów ze statków, prace nad stworzeniem takiego programu są w toku.

Koszty przewidywane do poniesienia przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. również dotyczą działań związanych z uaktualnieniem planu gospodarowania odpadami ze statków wraz z uzyskaniem nowej decyzji zatwierdzającej ww. plan i oscylują w granicach około 35.000 zł. Ponadto, dochodzą do tego szacunkowe koszty w wysokości około 50.000 zł modyfikacji aplikacji pn. Statystyka Zawinięć i Przeładunków Statków (SZiPS), jaką ZMPG S.A. posiłkuje się w bieżącej pracy dotyczącej obsługi statków, w celu przystosowania SZiPS do zasilania komunikatami z systemu PHICS.

Całkowite koszty leżące po stronie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. w związku z modyfikacją systemu DYSPOORT, jakim port posiłkuje się w bieżącej pracy dotyczącej obsługi statków i zintegrowaniem go z systemem PHICS oraz zmianą planu gospodarowania odpadami ze statków, szacowane są na 70 000 zł.

2) Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia wpłynie na wydatki sektora finansów publicznych w związku z koniecznością dostosowania wzoru formularza informacji o odpadach, który jest zamieszczony w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), do wzoru wskazanego w projekcie rozporządzenia. Koszty te nie będą jednak znaczne i nie powinny przekroczyć kwoty 15.000 zł. Ponieważ koordynatorem systemu jest Urząd Morski w Szczecinie na nim też będzie spoczywał obowiązek dokonania zmian i poniesienia kosztów. Zadanie to zostanie wykonane w ramach środków budżetowych przyznanych temu Urzędowi. Z uwagi na konieczność zlecenia niezależnej firmie wykonania prac mających na celu dostosowanie wzoru formularza informacji o odpadach, który jest zamieszczony w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS), do wzoru wskazanego w projekcie rozporządzenia, termin wejścia w życie rozporządzenia został określony na 3 miesiące po jego ogłoszeniu.

W przypadku funkcjonujących systemów elektronicznych portowych i konieczności wdrożenia elektronicznej transmisji danych do nich z Narodowego Systemu SafeSeaNet, koszty wskazane leżące po stronie administracji (Urząd Morski w Gdyni), polegające na wykonaniu prac adaptacyjnych w module SWIBŻ/SafeSeaNet szacuje się na około 100 tys. zł. Środki te zostaną zapewnione z części budżetu będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na 2013 r. Jednakże, w przypadku, gdy Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) opracuje wytyczne dla struktury komunikatów wymienianych z Europejskim SafeSeaNet to Urząd Morski w Gdyni rozpocznie implementację niezwłocznie, w ramach istniejącej umowy na rozbudowę modułu SWIBŻ/SafeSeaNet, czyli bez dodatkowych kosztów.

3) Wpływ regulacji na rynek pracy

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

4) Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia spowoduje ujednoczenie przepisów oraz usprawnienie procedur związanych z funkcjonowaniem formularzy w obrocie portowo-morskim.

5) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

6) Wpływ regulacji na stan środowiska

Projekt rozporządzenia będzie miał pośredni, pozytywny wpływ na stan środowiska morskiego. Przepisy określone dla przekazywania informacji o odpadach służą poprawie przepływu informacji w tym zakresie.