

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT
TRANSPORTU MORSKIEGO
I BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

DTM-2ap-020/3/2014
NK 28.230/14

KONFEDERACJA LEWIATAN

13. 02. 2014

W P Ł Y N Ę Ł O

L.dz. KP/1/60.7

Warszawa, 7 lutego 2014 r.

S. POCIEKSKI
del. B. WĄSZAŁOWSKA
A. J. Kujawa

Wg rozdzielnika

Stosownie do postanowień uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2013r. poz. 979) oraz zgodnie z art. 19 ustawy o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854, z późn. zm.) i art. 16 ustawy o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 1999 r. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.), Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, przesyła w załączeniu **w ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki – z uprzejmą prośbą o opinię.**

Wyżej wymieniona regulacja ma na celu doprecyzowanie procedury inspekcji systemu przeciwporostowego, która wynika z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 oraz Konwencji o kontroli systemów przeciwporostowych na statkach, 2001 (konwencja AFS), transponowanej rozporządzeniem 782/2003 do prawa UE.

Uwagi i komentarze prosimy przysyłać w terminie 30 dni od dnia następującego po dniu doręczenia projektu wraz z pismem określającym termin. Przedstawienie opinii prosimy przysyłać w formie elektronicznej na adresy: andrzej.przybylski@mir.gov.pl; agnieszka.zaplotka@mir.gov.pl

Jeżeli zgłoszona uwaga będzie miała na celu zmianę brzmienia danego przepisu projektu, uprzejmie proszę o podanie jego proponowanej wersji.

Ante: MDP WRAZ STANU

Dorota Pyc
Dorota Pyc
Rozdzielnik:

DYREKTOR
Departamentu Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
Magdalena Jabłonna

- NSZZ "Solidarność";
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych OPZZ
- Forum Związków Zawodowych;
- Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych "Lewiatan"
- Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
- 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,



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. (22) 630 16 39
fax (22) 630 14 97
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA



- 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,
- Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów;
- Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
- Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- Biuro Promocji Żeglug Morskiej Bliskiego Zasięgu;
- Polski Rejestr Statków S.A.;
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR);
- GL-DNV,
- Russian Maritime Register of Shipping (RS),
- Lloyd's Register of Shipping (LR),
- RINA Services S.p.A. (RINA),
- Bureau Veritas (BV).

Do wiadomości:

Departament Prawny w MIIR



Projekt z dnia 30 stycznia 2014 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 2013 r.

w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki²⁾

Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz.1244) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Statek uprawiający żeglugę międzynarodową, określony w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679), zwanej "Konwencją MARPOL", podlega odpowiednio:

- 1) poprzedzającemu inspekcję przeglądowni:
 - a) wstępnemu, przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie obowiązujących przepisów o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki,
 - b) dla odnowienia międzynarodowego świadectwa, przeprowadzonemu w odstępie czasu nieprzekraczającym pięciu lat, chyba, że Konwencja MARPOL stanowi inaczej,
 - c) pośredniemu, przeprowadzanemu między 21. a 27. miesiącem albo między 33. a 39. miesiącem, odpowiednio po przeglądzie wstępnym lub przeglądzie dla odnowienia międzynarodowego świadectwa,
 - d) rocznemu, przeprowadzanemu w przedziale trzech miesięcy przed lub po upływie roku od dokonania przeglądu, o którym mowa w lit. a lub b, z wyjątkiem roku, w którym przeprowadzany

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień

- dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994, str. 20, z późn. zm.; Dz. Urz. UE polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 230),
- 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; Dz. Urz. UE polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358) w zakresie inspekcji statku.

jest przegląd pośredni, o którym mowa w lit. c,

- e) dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, przeprowadzanemu po naprawie lub wymianie urządzeń i instalacji służących do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki;

2) inspekcji:

a) doraźnej, w celu stwierdzenia, czy:

- statek posiada ważne międzynarodowe świadectwa,
- urządzenia i wyposażenie statku służące zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki są sprawne technicznie i należycie utrzymane,
- od czasu wydania międzynarodowych świadectw nie zostały wprowadzone bez zgody instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem istotne zmiany w konstrukcji, wyposażeniu, systemach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach,
- spełnione są wymagania określone w art. 9 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i wynikające z § 5,

- b) innej przeprowadzanej w zakresie i trybie określonym w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i konwencjach, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, niebędącej inspekcją doraźną.

2. Przeglądy, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przeprowadza się w celu stwierdzenia, że statek, jego urządzenia, instalacje i wyposażenie spełniają wymagania Konwencji MARPOL oraz przepisów technicznych instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem.

3. Statki inne niż określone w ust. 1 i nieuprawiające żeglugi międzynarodowej poddaje się przeglądom, których częstotliwość i zakres ustala instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem w zależności od ich rodzaju i przeznaczenia statku.

4. Kwalifikując statki do inspekcji doraźnej, organ inspekcyjny zapewnia, że inspekcji podlegają w pierwszej kolejności statki, które:

- 1) zostały zgłoszone przez pilotów lub pracowników portowych jako mające nieprawidłowości w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza;
- 2) są przedmiotem raportu lub skargi kapitana statku, członka załogi lub innej osoby, lub jednostki organizacyjnej, chyba że organy inspekcyjne kontroli portu uznają raport lub skargę za bezpodstawną; tożsamość osoby zgłaszającej raport lub skargę nie może być ujawniona kapitanowi, właścicielowi lub armatorowi statku;
- 3) są podejrzane o złamanie przepisów w zakresie zanieczyszczenia środowiska szkodliwymi substancjami lub ściekami;
- 4) powodowały zagrożenie wobec środowiska naturalnego;
- 5) nie poinformowały portu o odpadach znajdujących się na tych statkach;
- 6) są podejrzane, na podstawie informacji uzyskanych od kapitanów, że nie spełniają wymogów ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

5. W zakresie wypełniania obowiązków zdawania do portowych urządzeń odpadów i pozostałości ładunkowych, organ inspekcyjny przeprowadza rocznie inspekcje doraźne statków innych niż statki rybackie oraz statki sportowe uprawnione do przewozu mniej niż 12 osób, w liczbie co najmniej 25 % ogólnej liczby indywidualnych statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna z trzech ostatnich lat kalendarzowych.

6. Statki rybackie i statki sportowe uprawnione do przewozu mniej niż 12 osób podlegają inspekcjom doraźnym, w szczególności w zakresie przestrzegania obowiązku zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urzędzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu.

7. W zakresie przestrzegania obowiązku zdawania do portowych urzędzeń odpadów i pozostałości ładunkowych, organ inspekcyjny przeprowadza inspekcję doraźną statku, jeżeli jest on przedmiotem raportu lub meldunku dokonanego przez administrację morską innego państwa.

§ 2. 1. Przeglądy przeprowadza inspektor instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem.

2. Inspekcje przeprowadza inspektor organu inspekcyjnego lub instytucji klasyfikacyjnej upoważnionej na podstawie umowy do przeprowadzania inspekcji.

3. Polski konsul może, bez przeprowadzenia przeglądu, przedłużyć jednorazowo okres ważności międzynarodowego świadectwa w celu umożliwienia dopłynięcia statku do portu, w którym może być poddany przeglądowi, nie dłużej jednak niż na okres trzech miesięcy od daty jego wygaśnięcia; o każdym przypadku przedłużenia ważności świadectwa polski konsul powiadamia dyrektora urzędu morskogo właściwego dla portu macierzystego statku.

4. Polski konsul może, w uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskogo właściwym dla portu macierzystego statku, wystąpić z wnioskiem do organu administracji państwa, w którego porcie przebywa statek, o przeprowadzenie przeglądu i inspekcji statku niezbędnych do przedłużenia ważności międzynarodowych świadectw.

§ 3. 1. W trakcie inspekcji organ inspekcyjny powinien w szczególności sprawdzić, czy:

- 1) statek podczas przebywania na morzu oraz postoju w porcie przestrzega wymagań technicznych określonych w załącznikach Konwencji MARPOL, Konwencji o ochronie środowiska morskogo obszaru Morza Bałtyckiego, 1992, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej dalej "Konwencją Helsińską 1992" oraz Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 5 października 2001 r. (Dz.U. Nr 134 poz. 851 z 2008 r.) zwanej dalej „Konwencją AFS”;
- 2) statek posiada "Książkę zapisów olejowych”;
- 3) statek przewożący jako ładunek olej lub chemikalia w stanie płynnym posiada "Książkę zapisów ładunkowych”, zgodnie z wymogami Konwencji MARPOL i Konwencji Helsińskiej 1992;
- 4) zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto poniżej 150 posiada "Książkę zapisów olejowych" w formie uzgodnionej z dyrektorem urzędu morskogo właściwego dla portu macierzystego statku;
- 5) statek posiada "Książkę zapisów śmieciowych”;
- 6) książki, o których mowa w pkt 2-5, są prowadzone w języku polskim, a dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową - również w języku angielskim;
- 7) armator statku o polskiej przynależności wyposażył statek w:
 - a) książki, o których mowa w pkt 2-5, stanowiące druk ścisłego zarachowania, po uprzednim zarejestrowaniu ich w urzędzie morskim właściwym dla portu macierzystego tego statku,
 - b) okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym lub okrętowy plan zapobiegania rozlewom substancji szkodliwych,

c) plan postępowania ze śmieciami.

2. Inspekcja doraźna w zakresie systemu przeciwporostowego przeprowadzana przez organ inspekcyjny w oparciu o wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zawarte w Rezolucji MEPC.208(62) dotyczącej przeprowadzania inspekcji systemów przeciwporostowych na statkach³⁾, powinna obejmować:

a) sprawdzenie, tam gdzie jest to wymagane, że na pokładzie statku znajduje się ważne Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego lub Deklaracja systemu przeciwporostowego, jak również sprawdzenie dodatkowych dokumentów związanych ze świadectwem lub deklaracją,

b) inspekcję rozszerzoną w przypadku, gdy istnieją podstawy aby sądzić, że statek narusza postanowienia Konwencji AFS lub system przeciwporostowy nie jest zgodny z danymi zawartymi w Międzynarodowym świadectwie systemu przeciwporostowego lub Deklaracji systemu przeciwporostowego.

3. Inspekcja rozszerzona może obejmować pobranie i analizę próbek systemu przeciwporostowego zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), zawartymi w Rezolucji MEPC.104(49) dotyczącej pobierania próbek systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach⁴⁾ w celu stwierdzenia, czy system przeciwporostowy nie zawiera związków cynoorganicznych.

4. Analizę próbek systemu przeciwporostowego przeprowadza się w laboratorium akredytowanym zgodnie z wymaganiami Polskich Norm⁵⁾.

5. Czynność pobrania próbek statkowego systemu przeciwporostowego może być zlecona przez organ inspekcyjny wyspecjalizowanej organizacji lub osobie.

6. Inspekcję oraz analizę próbek systemu przeciwporostowego przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

7. W przypadku, gdy wyniki inspekcji oraz analiza próbek systemu przeciwporostowego wskazują, że statek nie spełnia wymogów postanowień Konwencji AFS, organ inspekcyjny powiadamia niezwłocznie o tym fakcie właściwe władze państwa przynależności statku za pośrednictwem ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

§ 4. 1. Statek zgłoszony do przeglądu lub inspekcji powinien być przygotowany do ich sprawnego przeprowadzenia.

³⁾ Wytyczne IMO, o których mowa w § 4 ust. 2, zostały podane do publicznej wiadomości w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących systemów przeciwporostowych na statkach (Dz. Urz. MTBiGM z 2013 r., poz. 52).

⁴⁾ Wytyczne IMO, o których mowa w § 4 ust. 3, zostały podane do publicznej wiadomości w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących systemów przeciwporostowych na statkach (Dz. Urz. MTBiGM z 2013 r., poz. 52).

⁵⁾ norma PN-EN ISO/IEC 17025 - „Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących”.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do przeglądu lub inspekcji przeprowadzanych na żądanie armatora lub kapitana statku.

3. Przy przeprowadzaniu przeglądu statku lub inspekcji powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczony przez niego zastępca.

§ 5. 1. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów i inspekcji, o których mowa w § 1 ust. 1, organ inspekcyjny wydaje statkowi o polskiej przynależności międzynarodowe świadectwa na formularzach, których wzory określa Konwencja MARPOL.

2. Organ inspekcyjny, właściwy dla portu macierzystego statku, dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępnie od ogólnych wymogów eksploatacyjnych przez statek spełniający warunki uzyskania zwolnienia od wymagań, określonych w Konwencji MARPOL.

3. Organ inspekcyjny, właściwy dla portu macierzystego statku, na wniosek armatora potwierdzony przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną, dokonuje potwierdzenia w międzynarodowym świadectwie zezwolenia na odstępnie od wymogów określonych w Konwencji MARPOL w zakresie konstrukcji statku, jego wyposażenia, osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury, a także na zastosowania rozwiązań równoważnych.

4. W przypadku zakupu statku budowanego, odbudowywanego albo zakupionego z ważną klasą nieuznaną instytucji klasyfikacyjnej organ inspekcyjny wydaje międzynarodowe świadectwa, o ile statek został przekazany pod nadzór techniczny uznanej instytucji klasyfikacyjnej przy pierwszym przeglądzie okresowym dla potwierdzenia klasy, jednak nie później niż 15 miesięcy od daty zakupu statku.

5. W celu zapewnienia, że system przeciwporostowy zastosowany na statku spełnia wymagania przepisów rozporządzenia (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. UE L 115 z 09.05.2003, str.1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 266) oraz Konwencji AFS, statek uprawiający żeglugę międzynarodową o pojemności brutto 400 i większej, z wyjątkiem umocowanych i pływających platform wiertniczych oraz pływających obiektów magazynowych (FSU) i pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), podlega odpowiednio :

- 1) przeglądowi wstępnemu, przed rozpoczęciem żeglugi lub w przypadku, gdy statek jest po raz pierwszy umieszczany w suchym doku w celu zastosowania systemu przeciwporostowego; oraz
- 2) przeglądowi w przypadku, gdy system przeciwporostowy jest zmieniany lub zastępowany.

6. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądów, o których mowa w ust. 5 organ inspekcyjny wydaje dla statku Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego (Świadectwo AFS) lub odpowiednio dokonuje potwierdzenia Świadectwa AFS.

7. Statki o długości 24 m i większej oraz o pojemności brutto mniejszej niż 400 uprawiające żeglugę międzynarodową, wyłączając umocowane i pływające platformy oraz FSU i FPSO, posiadają Deklarację systemu przeciwporostowego (Deklarację AFS) wystawioną przez armatora statku lub upoważnioną instytucję klasyfikacyjną. Deklaracji towarzyszy właściwa dokumentacja lub zawiera ona stosowne poświadczenie spełnienia wymogów Konwencji AFS.

8. Międzynarodowe świadectwa, o których mowa w ust. 1, 4 i 6, mogą być wydane, jeżeli uznana instytucja klasyfikacyjna, sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, potwierdzi w świadectwach klasy zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków.

9. W przypadku pozytywnego wyniku przeglądu, o którym mowa w § 1 ust. 3, upoważniona instytucja klasyfikacyjna wydaje statkowi o polskiej przynależności zaświadczenie o zgodności.

10. Świadectwa, o których mowa w ust. 1 i 6 wystawia się w języku polskim i angielskim.

§ 6. 1. Z przeprowadzonego przeglądu lub inspekcji sporządza się protokół, którego kopię otrzymuje kapitan statku i armator.

2. W przypadku gdy organem inspekcyjnym jest konsul, kopię protokołu z inspekcji organ ten przekazuje dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. W przypadku negatywnego wyniku przeglądu instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem, a w przypadku negatywnego wyniku inspekcji organ inspekcyjny lub instytucja klasyfikacyjna upoważniona na podstawie umowy do przeprowadzania inspekcji, powiadamiają armatora statku, a w odniesieniu do statku o obcej przynależności - również konsula państwa, którego banderę podnosi statek, Międzynarodową Organizację Morską oraz organ, który wydał międzynarodowe świadectwa, o stwierdzonych podczas przeglądu lub inspekcji nieprawidłowościach.

4. Stwierdzone na podstawie przeprowadzonego przeglądu lub inspekcji niezgodności z obowiązującymi wymaganiami technicznymi określa się pisemnie w zaleceniach pokontrolnych dla armatora lub kapitana statku.

5. W protokole, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się termin zgłoszenia wykonania zaleceń organowi, który przeprowadził przegląd lub inspekcję.

6. W przypadku zatrzymania statku z powodu niewykonania obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, w protokole, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wypełnienie obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych jako warunek wydania zgody na opuszczenie portu.

§ 7. Jeżeli statek opuści port, nie dopełniając obowiązku zdania odpadów i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu, który opuścił statek, niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie, do którego ma zawinąć statek.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁶⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

⁶⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2008 r. w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki, (Dz. U. Nr 225, poz. 1493), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. 1995 Nr 47 poz. 243 z późn. zm.) przywołują w art. 6 ust 4 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach, a także zasady wydawania stosownych świadectw (art. 8) oraz karania (art. 36a pkt 1). Na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy, za pomocą rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2008 r. w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji, sposobu wydawania, potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz. U. z dnia 22 grudnia 2008 r.) określono tryb i zakres przeglądów i kontroli doraźnych przeprowadzanych w związku z przepisami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki. Określony tam tryb nie jest jednak dostosowany do specyfiki wymagań rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 i wymaga uszczegółowienia. Przedłożony projekt rozporządzenia ma na celu dokonanie takiego właśnie dostosowania i uszczegółowienie pod kątem specyfiki rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 oraz Konwencji o kontroli systemów przeciwporostowych na statkach, 2001 (konwencja AFS).

Proponowane zmiany obejmują przede wszystkim wskazanie możliwości sprawdzania na statku nie tylko dokumentów poświadczających przestrzeganie wymogów konwencji AFS, ale także badania systemów przeciwporostowych zgodnie z wytycznymi Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zawartymi w rezolucji MEPC 104(49) (zmiana §3 ust. 1 pkt. 1). Proponowane zmiany obejmują także uszczegółowienie trybu przeprowadzania inspekcji systemów przeciwporostowych na statkach zgodnie z wytycznymi zawartymi w rezolucji MEPC.208(62) oraz przeprowadzania przeglądów zgodnie z wytycznymi zawartymi w rezolucji MEPC.102(48) (zmiana §3 w zakresie dodania ust. 2-3). Wytyczne Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego mają na celu zapewnienie jednolitego systemu kontroli przestrzegania przepisów konwencji AFS, precyzując m.in. metody poboru próbek systemów przeciwporostowych, aspekty techniczne i analityczne próbkowania, a także sposób przeprowadzania inspekcji oraz przeglądów pod kątem systemów przeciwporostowych.

Najistotniejszą zmianą wobec aktualnej procedury kontroli będzie możliwość przeprowadzenia badania systemu przeciwporostowego w miejscu inspekcji bez pobierania próbki bądź z pobraniem próbek pokrycia kadłuba (zmiana §3 w zakresie dodania ust. 4-7). Badanie to miałoby miejsce w trakcie inspekcji przeprowadzanej przez inspektorów państwa portu (PSC) lub inspektorów państw bandery (FSC). Możliwość badania próbek systemów przeciwporostowych jest dopełnieniem wymogów konwencji AFS. Dotychczasowa procedura kontroli przestrzegania przepisów konwencji ogranicza się jedynie do sprawdzania dokumentów i nie stwarza możliwości weryfikacji samego systemu przeciwporostowego.

Wprowadzona została również zmiana § 5. w zakresie dodania ust. 5-7, dotycząca konieczności przeprowadzania przeglądów na zgodność z Konwencją AFS i rozporządzeniem 782/2003.

Ponadto wprowadzona została zmiana § 1. ust.1. pkt. 1 li. b, w zakresie zniesienia obowiązku odnawiania międzynarodowych świadectw, w odstępie czasu nieprzekraczającym pięciu lat, jeśli Konwencja MARPOL stanowi inaczej. Zapis ten wynika ze zmian do Załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Konwencja MARPOL) (Dz. U. z 1987 r. Nr 17 poz. 101, uzup. Dz.U. z 2005 r. Nr 202 poz. 1679), przyjętych z przyjętych w 2011 r. rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej MEPC.203(62).

Zgodnie z Prawidłem 9 ust. 10 Międzynarodowe Świadectwo Efektywności Energetycznej (IEE) jest ważne przez cały okres życia statku, chyba, że statek został wycofany z użycia lub dokonana została

na im znaczną przebudowa. Dotychczas wszystkie świadectwa wystawiane zgodnie z Konwencją MARPOL miały okres ważności nie przekraczający 5 lat.

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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), rozporządzenie z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

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

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel regulacji

Rozporządzenie ma na celu doprecyzowanie procedury inspekcji systemu przeciwporostowego, która wynika z Konwencji o kontroli systemów przeciwporostowych na statkach oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach. Celem regulacji jest uściślenie kwestii przeprowadzania badań systemu przeciwporostowego w miejscu inspekcji bez pobierania próbki bądź z pobraniem próbek pokrycia kadłuba. Analizy te warunkują możliwość stwierdzenia naruszeń przepisów w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach.

2. Podmioty na które oddziałuje regulacja

Regulacja będzie oddziaływać na administrację morską, a także na armatorów statków podnoszących polską banderę oraz armatorów podnoszących bandery innych państw, przybywających do portów w Polsce. Administracja morską uzyska możliwość inspekcjonowania statków z uwzględnieniem badania systemu przeciwporostowego. Ponadto regulacja będzie oddziaływać na uznane przez administrację morską instytucje klasyfikacyjne, w zakresie prowadzenia inspekcji oraz wystawiania świadectw.

3. Konsultacje i wyniki przeprowadzonych konsultacji

Rozporządzenie zostało poddane konsultacjom z:

- urzędami morskimi w Gdyni, Szczecinie i Słupsku,
- Krajową Izbą Gospodarki Morskiej,
- organizacjami pracodawców: Polską Żegluga Morską, Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 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”, Polskim Związkiem Pracodawców,
- uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi: Polskim Rejestrem Statków S.A., GL-DNV, Russian Maritime Register of Shipping (RS), Lloyd's Register of Shipping (LR), RINA Services S.p.A. (RINA) oraz Bureau Veritas (BV).

Do rozporządzenia zostały zgłoszone uwagi, które wymagały zmian i uszczegółowienia przepisów.....

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

Wejście w życie regulacji nie będzie mieć wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego, jednak będzie mieć wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych. Administracja morską będzie musiała zlecać wykonywanie analiz systemów przeciwporostowych.

Zaistnieje konieczność wykonywania analiz wstępnych w miejscu inspekcji oraz w przypadku pozytywnego wyniku analizy wstępnej, wykonywania dalszych, pogłębionych analiz systemu przeciwporostowego w laboratorium. W przypadku pozytywnego wyniku analiz w miejscu inspekcji (analiza wstępna możliwa bez pobierania próbki pokrycia), następować będzie pobranie próbki systemu przeciwporostowego na potrzeby analizy laboratoryjnej. Przybliżony koszt jednej analizy wstępnej szacować można na ok. 200 zł, a analizy pogłębionej na ok. 2 000 zł. Wstępnie w skali kraju należy założyć potrzebę wykonywania kilkunastu tego typu operacji (pobranie próbki oraz analiza) rocznie.

W przypadku pozytywnego wyniku analizy laboratoryjnej, potwierdzającej naruszenie przepisów w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach, możliwe będzie nakładanie kar pieniężnych do wysokości 50 000 SDR, zgodnie z art. 37a ustawy z dnia 16 marca 1995 r.

o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. z 2012 Nr 1244 t.j.).

Zwiększenie wymiaru pracy inspektorów w związku z czynnościami dotyczącymi przeprowadzania inspekcji z uwzględnieniem analiz pokrycia kadłuba statku (weryfikacja dodatkowych dokumentów, analiza i ocena otrzymanych danych, wskazanie osobom pobierającym próbki możliwych miejsc próbkowania, asysta podczas poboru próbek i pobytu osób przeprowadzających analizę na statku) szacować można na 1/16 etatu w każdym z trzech Urzędów Morskich.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie regulacji nie będzie mieć bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie regulacji nie będzie mieć bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Regulacja może skutkować wykonywaniem dodatkowo analiz laboratoryjnych przez co zwiększeniu może ulec nakład pracy w akredytowanych laboratoriach.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie regulacji nie będzie mieć bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.