

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 8 lutego 2012 r.

w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu²⁾

Na podstawie art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

- 1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu;
- 2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków;
- 3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskiego nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych.

§ 2. 1. W przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu kapitan statku przekazuje właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego:

- 1) informację o tym fakcie, zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, w formie pisemnej, przy użyciu telefaksu lub poczty elektronicznej, a w szczególnych okolicznościach ustnie;
- 2) dokumenty dotyczące zatrzymania statku.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może wezwać kapitana lub armatora statku, o którym mowa w ust. 1, do złożenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących stanu statku, stwierdzonych w wyniku inspekcji uchybień lub przebiegu inspekcji.

3. Kapitan statku, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o każdej zmianie dotyczącej decyzji o zatrzymaniu statku.

§ 3. 1. Po otrzymaniu informacji o zatrzymaniu w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, właściwy dyrektor urzędu morskiego:

- 1) przeprowadza analizę dokumentów dotyczących zatrzymania, w tym raportu z inspekcji statku;
- 2) podejmuje decyzję o dalszych działaniach, o których mowa w ust. 2;
- 3) zamieszcza informacje w zakresie zatrzymania statku w bazie danych o statkach o polskiej przynależności, o której mowa w art. 7 ust. 1 ustawy.

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 postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 132).

2. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) przeprowadzić inspekcję doraźną statku, o której mowa w art. 20 ust. 2 pkt 1 ustawy, lub powierzyć jej przeprowadzenie wyznaczonej w tym celu osobie lub uznanej organizacji;
- 2) wystąpić do uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem o sprawdzenie spełniania przez statek wymogów technicznych, w przypadku gdy uchybienia dotyczą stanu technicznego statku;
- 3) przeprowadzić audyt dodatkowy, o którym mowa w art. 22 pkt 5 ustawy;
- 4) przeprowadzić weryfikację, o której mowa w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055).

3. W przypadku stwierdzenia, że zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 27 ustawy, właściwy dyrektor urzędu morskiego podejmuje wskazane w tym przepisie działania, zapewniając, że statek nie wyruszy w dalszą podróż, jeśli nie spełni wymagań odpowiednich przepisów międzynarodowych i krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji statków, a także wymagań w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych.

4. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania statku, właściwy dyrektor urzędu morskiego współpracuje z organem inspekcji państwa portu, który wydał decyzję o zatrzymaniu statku, w celu uzgodnienia warunków gwarantujących, że statek w czasie przejścia do miejsca, w którym może zostać dokonana naprawa, nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego, osób przebywających na tym statku, innych statków oraz zagrożenia dla środowiska morskiego.

§ 4. W razie zaistnienia sytuacji, o której mowa w art. 31 § 1a ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368), właściwy dyrektor urzędu morskiego występuje z wnioskiem o wykreślenie statku z polskiego rejestru okrętowego.

§ 5. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub ich przedstawiciela decyzja o zatrzymaniu statku zostanie cofnięta lub zmieniona, właściwy dyrektor urzędu morskiego monitoruje, czy państwo, w którym nastąpiło zatrzymanie statku, zapewniło zamieszczenie informacji o tym fakcie, zgodnie z przepisami dotyczącymi inspekcji państwa portu, którymi to państwo jest związane.

§ 6. 1. Po każdym zatrzymaniu statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza analizę zatrzymań statków znajdujących się w jego właściwości i przedstawia jej wyniki oraz propozycje działań naprawczych w tym zakresie ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, w celu zapewnienia spełniania wymagań dotyczących znajdowania się Rzeczypospolitej Polskiej na białej liście w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego.

2. Przeprowadzając analizę, o której mowa w ust. 1, bierze się pod uwagę:

- 1) informacje o wszystkich zatrzymaniach statków o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu w okresie ostatnich 3 lat;
- 2) wyniki wszystkich analiz dotyczących zatrzymań statków o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, przeprowadzonych przez dyrektorów urzędów morskich w okresie, o którym mowa w pkt 1.

3. Analiza, o której mowa w ust. 1, obejmuje:

- 1) kategoryzację uchybień w celu wyodrębnienia obszarów szczególnego ryzyka wystąpienia niezgodności z przepisami międzynarodowymi;
- 2) szczegółową analizę uchybień w poszczególnych kategoriach uchybień;
- 3) propozycje działań w celu zwiększenia jakości polskiej floty w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony morza przed zanieczyszczeniami;
- 4) zidentyfikowanie statków, które powinny zostać poddane szczególnemu nadzorowi inspekcyjnemu.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.