

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 8 marca 2011 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wolnej burty statków morskich

Na podstawie art. 16 ust. 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 223, poz. 1874) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Wolna burta jest to pionowa odległość od górnej krawędzi linii pokładowej do górnej krawędzi linii ładunkowej, mierzona w sposób ustalony w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) zmienionej Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwanej dalej „konwencją”.”;

2) § 7 otrzymuje brzmienie:

„§ 7.1. Do wyznaczania wolnej burty stosuje się przepisy dla określenia linii ładunkowych stanowiące załącznik I do konwencji oraz odpowiednie przepisy prawidła 13, rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) zmienionej Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173).

2. Do wyznaczania wolnej burty, wydawania międzynarodowych świadectw wolnej burty i międzynarodowych świadectw zwolnienia od wymagań wolnej burty oraz dokonywania odpowiednich wpisów w tych świadectwach uprawniona jest uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna upoważniona zgodnie z przepisami dotyczącymi uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej.”;

3) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

- 4) załącznik nr 2 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Międzynarodowe świadectwa wolnej burty oraz międzynarodowe świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność do końca okresu, na który zostały wydane.

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

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie wolnej burty statków morskich, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 16 ust. 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Zgodnie z art. 16 ust. 5 ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, m.in. wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty, uwzględniając w szczególności postanowienia Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) zmienionej Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372).

Celem wprowadzenia zmian w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 223, poz. 1874) jest dostosowanie obowiązujących wzorów Międzynarodowego świadectwa wolnej burty oraz Międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty do zmian wynikających z Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonego w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwanego dalej „Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966”.

W związku z powyższym konieczna jest również odpowiednia zmiana w § 5 rozporządzenia.

W związku z wejściem w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonego w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173), zwanego dalej „Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974”, konieczne jest również wprowadzenie zmiany do § 7 ust. 1 rozporządzenia.

Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 oraz Protokół z 1988 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 są odrębnymi umowami międzynarodowymi, ratyfikowanymi przez Rzeczypospolitą Polską w trybie przewidzianym dla umów międzynarodowych, zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z 2002 r. Nr 216, poz. 1824 oraz z 2010 r. Nr 213, poz. 1395). Z tych też względów powinny być oddzielnie wymienione w rozporządzeniu.

Co prawda Konwencje zostały zmienione, ale upoważnienie dotyczy szczegółowego trybu postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty. W związku z tym zmiana Konwencji nie ma bezpośredniego wpływu na treść rozporządzenia.

Zmiana § 7 ust. 2 rozporządzenia wynika z potrzeby zapewnienia zgodności tego zapisu z obowiązującymi przepisami dotyczącymi uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej.

Ze względu na fakt, iż świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, właściciele i armatorzy statków nie poniosą kosztów związanych z koniecznością ich wymiany. Uaktualnienie wzorów dokumentów będzie skutkować mniejszym ryzykiem zatrzymania statku przez kontrolę państwa portu spowodowanego posiadaniem nieaktualnego świadectwa.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

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

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

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty wystawiające świadectwa wolnej burty – dyrektorów urzędów morskich oraz upoważnione instytucje klasyfikacyjne. Zmiana wzorów dokumentów nie będzie miała wpływu na właścicieli, armatorów i kapitanów statków, ponieważ świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Konsultacje społeczne

Rozporządzenie zostało poddane konsultacjom społecznym z upoważnionymi instytucjami klasyfikacyjnymi – Polskim Rejestrem Statków S.A., Germanischer Lloyd AG, Russian Maritime Register of Shipping, Det Norske Veritas AS i Lloyd's Register. Polski Rejestr Statków zgłosił propozycje zmian do załączników do rozporządzenia, które zostały uwzględnione. Pozostałe wymienione powyżej podmioty nie wniosły uwag.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Ze względu na fakt, iż międzynarodowe świadectwa wolnej burty wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność do czasu upływu ich ważności, właściciele i armatorzy statków nie poniosą kosztów związanych z koniecznością ich wymiany.

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

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

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Potencjalny wpływ regulacji na przedsiębiorstwa żeglugowe ogranicza się do mniejszego ryzyka zatrzymania statku przez kontrolę państwa portu, spowodowanego posiadaniem nieaktualnego świadectwa wolnej burty.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.