

Projekt rozporządzenia z dnia 29 grudnia 2011 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ ¹⁾

z dnia.....2012 r.

w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu ²⁾

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 statku pod polską banderą przez inspekcję państwa portu kapitan statku niezwłocznie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz dostarcza pełną dokumentację dotyczącą zatrzymania.

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

3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może żądać od kapitana i armatora

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 Nr 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U.UE L 131 z dnia 28 maja 2009 r., str.132).

zatrzymanego statku dodatkowych wyjaśnień.

§ 3. Po otrzymaniu informacji o zatrzymaniu statku pod polską banderą przez inspekcję państwa portu, właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza analizę raportu i dokumentacji z zatrzymania i podejmuje decyzję o dalszych działaniach.

§ 4. 1. W sytuacji, o której mowa w § 3 właściwy dyrektor urzędu morskiego zapewnia, że statek nie wyruszy w dalszą podróż, jeśli nie spełni wymagań odpowiednich umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33 oraz art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji statków, a także wymagań w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może:

1) przeprowadzić inspekcję doraźną statku lub zlecić jej przeprowadzenie uznanej organizacji, która wydała dokumenty bezpieczeństwa statku;

2) zlecić przeprowadzenie przeglądu dodatkowego uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem;

3) przeprowadzić audyt dodatkowy w zakresie zgodności z wymogami Kodeksu ISM, o którym mowa w art. 5 pkt 34 ustawy z dnia 18 sierpnia o bezpieczeństwie morskim;

4) przeprowadzić weryfikację dodatkową w zakresie zgodności z wymogami Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statków i obiektów portowych przyjętego w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016);

w celu weryfikacji wykrytych niezgodności oraz identyfikacji przyczyn ich powstania.

3. Inspekcję, przegląd, audyt lub weryfikację, o których mowa w ust. 2, przeprowadza się na koszt armatora.

4. W razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, właściwy dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji, zabronić użycia statku.

5. Jeżeli uchybienia stwierdzone w trakcie inspekcji nie mogą zostać naprawione w porcie zatrzymania, dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z organem inspekcji państwa portu, który wydał decyzję zatrzymania, może zezwolić na przejście statku do miejsca, w którym może być dokonana naprawa..

§ 5. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego gromadzi i analizuje wszelkie dokumenty związane z zatrzymaniami.

2. Niezwłocznie po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu morskiego aktualizuje bazę danych o statkach polskiej przynależności, o której mowa w art. 7 ust. 1 ustawy, w zakresie informacji dotyczących zatrzymania.

3. 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 późn. zm.³⁾) właściwy dyrektor urzędu morskiego podejmuje odpowiednie działania w celu usunięcia statku z polskiego rejestru.

§ 6. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, decyzja o zatrzymaniu zostanie cofnięta lub zmieniona, właściwy dyrektor urzędu morskiego monitoruje, czy państwo, w którym nastąpiło zatrzymanie, zapewniło publikację właściwej informacji.

§ 7. 1. Po każdym zatrzymaniu statku o polskiej przynależności właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza analizę zatrzymań statków o polskiej przynależności znajdujących się w jego właściwości i przedstawia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej jej wyniki oraz propozycje działań naprawczych, mając na uwadze wymagania dotyczące znajdowania się Rzeczypospolitej Polskiej na białej liście w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego.

2. Przy dokonywaniu analizy, o której mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę informacje o zatrzymaniu wszystkich statków o polskiej przynależności i wyniki wszystkich analiz dyrektorów urzędów morskich.

3. Sposób przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 1, dyrektorzy urzędów morskich określają w procedurach systemu zarządzania jakością.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368.

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 268, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia wiąże się z wejściem w życie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str.132), zwanej dalej „dyrektywą 2009/21/WE”, należącej do tzw. pakietu bezpieczeństwa morskiego Eryka III. Stosownie do zakresu delegacji ustawowej rozporządzenie określa sposób postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu, zakres i tryb dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków oraz sposób sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskiego nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych.

Odpowiedzialność za monitorowanie spełniania przez statki międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku należy do państwa bandery czyli, w przypadku statków pod polską banderą - Rzeczpospolitej Polskiej. Państwo polskie gwarantuje kompletność i skuteczność inspekcji i przeglądów oraz audytów przeprowadzanych w celu wydania odpowiednich certyfikatów i dokumentów statku. W sytuacji, w której inspekcja PSC przeprowadzona w obcym porcie wykáže, że z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej, statek musi zostać zatrzymany w porcie, organ inspekcyjny powinien nadzorować dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO. Konieczność ustanowienia procedur w tej materii przewiduje art. 5 dyrektywy 2009/21/WE. Zgodnie z art. 18 ust. 2 ustawy, organami inspekcyjnymi inspekcji państwa bandery są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą również konsulowie. Ponieważ w rozporządzeniu mowa o zatrzymaniu statku w zagranicznym porcie, konieczne jest doprecyzowanie, że podmiotem nadzorującym dostosowanie statku do wymogów bezpieczeństwa, powinien być

właściwy dyrektor urzędu morskiego.

W związku z powyższym projektodawca przepisem § 2 projektu rozporządzenia nałożył na kapitana obowiązek niezwłocznego poinformowania właściwego dyrektora urzędu morskiego, jeśli dojdzie do zatrzymania statku przez inspekcję państwa portu. Kapitan ma również obowiązek dostarczyć pełną dokumentację w sprawie, a w razie potrzeby udzielić dodatkowych wyjaśnień. Natomiast właściwy dyrektor urzędu morskiego powinien przeprowadzić analizę raportu z zatrzymania i na tej podstawie podjąć decyzję o dalszych działaniach, tak aby zapewnić, że statek nie wyruszy w dalszą podróż, jeśli nie spełni wymagań odpowiednich umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji statków. W § 4 ust. 2 projektu rozporządzenia wymieniono katalog działań, które właściwy dyrektor urzędu morskiego może w tym celu podjąć. Projektodawca przewidział, że organ inspekcyjny może przede wszystkim przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie dodatkowego przeglądu, inspekcji lub audytu na koszt armatora. Jest to zgodne z art. 20 ust. 2 pkt. 1 ustawy przewidującym możliwość przeprowadzenia inspekcji doraźnej po zatrzymaniu statku i art. 22 pkt. 5 ustawy mówiącego o audycie dodatkowym. Zgodnie z ust 4 projektu rozporządzenia, w razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, właściwy dyrektor urzędu morskiego może w drodze decyzji zabronić użycia statku. W ust. 5 projektu rozporządzenia projektodawca przewidział zaś przypadek, w którym z przyczyn obiektywnych nie ma możliwości przeprowadzenia odpowiedniej naprawy w porcie zatrzymania.

Przepisy § 5 projektu rozporządzenia nakładają na właściwego dyrektora urzędu morskiego obowiązek gromadzenia i analizowania dokumentacji w sprawie, a także aktualizowania bazy danych o statkach polskiej przynależności, o której mowa w art. 7 ustawy. Jeśli mamy do czynienia z drugim zatrzymaniem statku w okresie 24 miesięcy, właściwy dyrektor urzędu morskiego wszczyna procedurę, 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 późn. zm.), a mianowicie dokonuje zgłoszenia, które dla izby morskiej jest podstawą do wykreślenia statku z rejestru okrętowego z urzędu.

Jeśli natomiast w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, decyzja o zatrzymaniu zostanie cofnięta lub zmieniona, zgodnie z przepisami § 6 projektu rozporządzenia właściwy dyrektor urzędu morskiego ma obowiązek monitorować, czy państwo, w którym nastąpiło zatrzymanie zapewniło publikację sprostowanej informacji. W odniesieniu do państw stron Memorandum

Paryskiego chodzi tu o zamieszczenie przez państwo zatrzymania odpowiednich informacji w ciągu 72 godzin w bazie danych THETIS. Za publikację przedmiotowych informacji, na podstawie informacji z bazy danych wyników inspekcji, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 57), odpowiedzialna jest Komisja Europejska. Procedura ta może różnić się w zależności od tego, stroną jakiego regionalnego porozumienia w sprawie inspekcji państwa portu jest państwo, w którym nastąpiło zatrzymanie.

Przepisy § 7 projektu rozporządzenia nakładają na właściwego dyrektora urzędu morskiego przeprowadzenie całościowej analizy i przedstawienie tej analizy oraz propozycji działań naprawczych ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze spełnienie przez Rzeczpospolitą Polską wymogów, by w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego znaleźć się na białej liście, o której mowa w art. 32 ustawy. Systemy zarządzania jakością powinny zawierać odpowiednie przepisy opisujące procedurę przeprowadzania takiej analizy.

Rozporządzenie jest zgodne z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Rozporządzenia 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.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Podczas prac nad projektem rozporządzenia nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Rozporządzenie wchodzi 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 projektowana regulacja oraz wpływ na ich funkcjonowanie.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) kapitanów i armatorów statków morskich;
- 4) uznane organizacje upoważnione do działania w administracji morskiej.

Wejście w życie projektowanej regulacji ujednoznacznia i zharmonizuje procedury postępowania w przypadku zatrzymania statku pod polską banderą przez inspekcję państwa portu. W istniejącym stanie prawnym dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, jako organ inspekcyjny jest odpowiedzialny za spełnianie przez statek norm bezpieczeństwa stanu technicznego i zapobiegania zanieczyszczeniom.

Projektowane rozwiązania doprecyzowują obowiązki informacyjne ciążące na kapitanie i armatorze statku względem dyrektora urzędu morskiego, a także instrumentarium jakim dysponuje dyrektor urzędu morskiego w takich wypadkach. Zmiany te wpisują się w ciąg działań mających na celu usprawnienie i zwiększenie przejrzystości działania administracji morskiej zgodnie z założeniami strategii dla polskiej administracji morskiej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku mailbox@prs.pl
2. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com
3. Germanischer Lloyd Polska Uwe.Diepenbroek@gl-group.com
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce 258rs-pol@artnet.com.pl
5. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl
6. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego - pzmwinw@pzmwinw.pl
7. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl
8. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS comercialyacht@interia.pl
9. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich sarkolobrzeg@poczta.onet.pl

10. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
11. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
12. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
13. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl
14. Rem-Service. Sp. z o.o. remservice@rem-service.pl
15. Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl
16. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
17. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. marketing@port.gdynia.pl
18. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. info@port.szczecin.pl
19. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. info@portgdansk.pl
20. Zarząd Portu Elbląg port@port.elblag.pl
21. Zarząd Portu Police portmorski@portpolice.pl
22. Zarząd Portu Darłowo dyrektor@port.darlowo.pl
23. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl
24. Krajowa Izba Gospodarcza kig@kig.pl, kgrzejszczyk@kig.pl
25. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków fedmaryb@fedmaryb.org.pl
26. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” szczecin@nms.org.pl
27. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy gdynia@psu-pl.org; szczecin@psu-pl.org; swinoujście@psu-pl.org

W trakcie konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi do projektu rozporządzenia.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

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

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

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

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

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

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

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