

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**w sprawie przeglądów i inspekcji oraz 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 2015 r. poz. 434) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje przeglądów i inspekcji oraz sposoby, terminy i zakresy ich przeprowadzania,
 - 2) sposób wydawania i potwierdzania oraz wzory międzynarodowych świadectw
- w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki.

§ 2. 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 dalej „Konwencją MARPOL”, podlega odpowiednio:

- 1) poprzedzającemu inspekcję przeglądowi:
 - a) wstępnemu, przed oddaniem statku do eksploatacji lub wydaniem po raz pierwszy międzynarodowego świadectwa potwierdzającego spełnienie obowiązujących przepisów o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2009/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 2) 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. UE L 332 z 28.12.2000, str. 81; Dz. Urz. UE polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 358).

- 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 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 zanieczyszczeniu morza przez statki;
- 2) inspekcji:
- a) doraźnej, w celu stwierdzenia, czy:
 - statek posiada ważne międzynarodowe świadectwa,
 - urządzenia i wyposażenie statku służące zapobieganiu zanieczyszczeniu 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 zanieczyszczeniu morza przez statki, zwanej dalej ustawą, oraz w § 6,
 - b) innej przeprowadzanej w zakresie i trybie określonym w ustawie i konwencjach, o których mowa w art. 1 ustawy, 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. 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 zanieczyszczeniu 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 bezpodstawne;
- 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.

4. W zakresie wypełniania obowiązków zdawania do portowych urzędzeń 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.

5. 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.

6. 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.

§ 3. 1. Przeglądy statku, o którym mowa w § 2 oraz statku innego niż określony w § 2 przeprowadza inspektor instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem.

2. Inspekcje przeprowadza inspektor organu inspekcyjnego lub upoważnionej instytucji klasyfikacyjnej.

§ 4. 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 morskiego 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 morskiego właściwego dla portu macierzystego statku;
- 5) statek posiada książkę zapisów o postępowaniu z odpadami;
- 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 z odpadami.

2. Inspekcja doraźna w zakresie zawartości siarki w dostarczanych na statki lub używanych na statkach paliwach żeglugowych powinna być przeprowadzana przez organ inspekcyjny zgodnie z zasadami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

3. 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:

- 1) sprawdzenie czy na pokładzie statku znajduje się ważne Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego lub Deklaracja systemu przeciwporostowego, jak również sprawdzenie dodatkowych dokumentów związanych ze świadectwem lub deklaracją;
- 2) 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.

4. 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.

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

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

7. Inspekcję oraz analizę próbek systemu przeciwporostowego przeprowadza się bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

8. 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.

§ 5. 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 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 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.

§ 6. 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 nieuznanej 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.

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.

§ 7. 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 upoważniona instytucja klasyfikacyjna 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.


§ 8. Traci moc 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).

§ 9. Międzynarodowe świadectwa, o których mowa w § 6 ust. 1, ust. 4 i ust. 6 zachowują swoją ważność przez okres na jaki zostały wydane.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Marcin Grabek
8.12.2018

UZASADNIENIE

Projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki* wiąże się ściśle z nowelizacją ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244).

Zgodnie z art. 5 *ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1554), aktualnie obowiązujące rozporządzenie 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 zanieczyszczaniem przez statki, (Dz. U. Nr 225, poz. 1493) zachowuje swoją moc nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie zmienianej ustawy, czyli do 31 grudnia 2015 r. Przed upływem tego terminu należy opublikować nowe rozporządzenie w oparciu o nową podstawę prawną.

Zgodnie z art. 1 pkt 14 *ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1554) zmieniła się treść art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki stanowiącego upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie *rodzajów przeglądów i inspekcji oraz sposobu, terminów i zakresu ich przeprowadzania, sposobu wydawania i potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki*.

W treści zmienionego upoważnienia dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie *rodzajów przeglądów i inspekcji oraz sposobu, terminów i zakresu ich przeprowadzania, sposobu wydawania i potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki*, uwzględniono dodatkowo słowo „rodzaje” odnoszące się do przeglądów i inspekcji, czego brakowało w tytule dotychczas obowiązującego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie tak jak poprzednia jego wersja dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2009/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47),
- 2) 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).

Zakres wdrożenia wymienionych dyrektyw uwzględnia środki, jakie mają być stosowane przez polską administrację morską jako przedstawiciela państwa członkowskiego UE w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania statutowych certyfikatów oraz certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji dotyczących bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz, wymienionych w niniejszym rozporządzeniu, oraz środki, jakie mają być stosowane przez polską administrację morską w jej stosunkach z organizacjami, którym zostało powierzono dokonywanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie świadectw zgodnie z konwencjami międzynarodowymi.

Zmiana rozporządzenia jest konieczna przede wszystkim ze względu na wprowadzenie do ustawodawstwa krajowego wymogów przestrzegania 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”.

Przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r., poz. 1244, z późn. zm.) przywołują w art. 6 pkt 4 rozporządzenie Parlamentu Europejskiego

i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach, a także zasady wydawania stosownych świadectw (art. 8 ustawy) oraz karania (art. 36a pkt 1 ustawy). 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 zanieczyszczaniem 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 zanieczyszczaniu 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 uszczegółowienia pod kątem specyfiki 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.

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 § 4 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 § 4 w zakresie dodania ust. 3-4). 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 § 4 w zakresie dodania ust. 4-7). Badanie to miałoby miejsce w trakcie inspekcji przeprowadzanej przez inspektorów państwa portu (PSC) lub inspektorów państwa 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 § 6 w zakresie dodania ust. 5-7, dotycząca konieczności przeprowadzania przeglądów na zgodność z Konwencją AFS i rozporządzeniem 782/2003.

Ponadto wprowadzona została zmiana § 2 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 zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej 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 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 znaczna przebudowa. Dotychczas wszystkie świadectwa wystawiane zgodnie z Konwencją MARPOL miały okres ważności nieprzekraczający 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.).

Projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z art.5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 i z 2009 r. Nr 42, poz. 337) na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Podsekretarz Stanu Dorota Pyć</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Krzywda, Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi. tel. 22 630 16 39 fax 22 630 14 97 sekretariatDTM@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 20.04.2015 r.</p> <p>Źródło: Art. 14f ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r., poz. 1244, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac Ministra 496</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie ma na celu uporządkowanie prawa przez doprowadzenie do zgodności treści 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. Nr 225, poz. 1493) ze zmienionym upoważnieniem do jego wydania wynikającym z treści art. 1 pkt 14 ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2014 r., poz. 1554).

Rozporządzenie ma także 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. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W treści zmienionej ustawą upoważnienia dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie *rodzajów przeglądów i inspekcji oraz sposobu, terminów i zakresu ich przeprowadzania, sposobu wydawania i potwierdzania oraz wzorów międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki*, uwzględniono dodatkowo słowo „rodzaje” odnoszące się do przeglądów i inspekcji, czego brakowało w tytule dotychczas obowiązującego rozporządzenia.

Przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r., poz. 1244, z późn. zm.) przywołują w art. 6 pkt 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 ustawy) oraz karania (art. 36a pkt 1 ustawy). 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), transponowanej rozporządzeniem 782/2003 do prawa UE.

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

	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
x nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		