

357

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 15 marca 2006 r.

**w sprawie sposobu, zakresu i terminów przeprowadzania przeglądów i inspekcji,
sposobu 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. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.³⁾) 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 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,
- b) dla odnowienia międzynarodowego świadectwa, przeprowadzonemu w odstępie czasu nieprzekraczającym pięciu lat,
- 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 należyście 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 i wynikające z § 5,

- b) innej przeprowadzanej w zakresie i trybie określonym w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki i konwencjach, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, niebędącym inspekcjami doraźnymi.

2. Przeglądy, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a—e, 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 przeglą-

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

²⁾ Rozporządzenie wdraża postanowienia:
— dyrektywy 1994/57/WE Rady 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. 26, 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.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368, z 2002 r. Nr 166, poz. 1361, z 2004 r. Nr 93, poz. 895, Nr 96, poz. 956 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 203, poz. 1683.

dom, 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 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; 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 o to, że nie spełniają wymogów ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu 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 ilości co najmniej 25 % ogólnej liczby indywidualnych statków zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna 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 urządzeń odbiorczych przed opuszczeniem portu.

7. W zakresie przestrzegania obowiązku zdawania do portowych urządzeń 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 instytucja klasyfikacyjna sprawująca nadzór techniczny nad statkiem przez wyznaczonego inspektora.

2. Inspekcje przeprowadza organ inspekcyjny lub instytucja klasyfikacyjna upoważniona na podstawie umowy przez wyznaczonego inspektora.

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 morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

4. Polski konsul może, w uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskiego 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. 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 i Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską”;
- 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;
- 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 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.

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

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

3. Przy przeprowadzaniu przeglądu lub inspekcji statku 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 odstąpienie 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 odstąpienie 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. Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego wydaje organ inspekcyjny zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 782/2003/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach (Dz. Urz. WE L 115 z 09.05.2003, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 281).

6. Międzynarodowe świadectwa, o których mowa w ust. 1, 4 i 5, 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.

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

8. Świadectwa, o których mowa w ust. 1, 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 inspekcji organ inspekcyjny powiadamia 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 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. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym związanych oraz powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej (Dz. U. z 1997 r. Nr 2, poz. 16).

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

Minister Transportu i Budownictwa: *J. Polaczek*