

Zapobieganie zanieczyszczeniu morza - nowe regulacje prawne

Prezydent RP podpisał ustawę z dnia 24 lutego 2017 roku o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ma na celu implementację do polskiego porządku prawnego prawa Unii Europejskiej i aktów międzynarodowych w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich, recyklingu statków, monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim oraz pobierania próbek i sprawozdawczości w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. W niniejszym artykule przedstawimy Państwu naszym zdaniem najważniejsze, z perspektywy klientów Kancelarii, zmiany przepisów.

W szczególności implementacji podlegają:

1. decyzja wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 roku ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych;
2. rezolucja MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 roku do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 roku, wraz z protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 roku (tzw. Konwencja SOLAS);
3. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 roku ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich.

W ustawie z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki rozszerzono listę definicji przez wprowadzenie definicji systemu obiegu paliwa na statku oraz THETIS-EU, który oznacza unijny system informacji, opracowany i obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, będący platformą do raportowania i wymiany informacji o wynikach kontroli przeprowadzanych zgodnie z określonymi przepisami.

W celu harmonizacji przepisów wymienionej ustawy z decyzją 2015/253 doprecyzowano kwestię pobierania próbek paliwa żeglugowego z systemu obiegu paliwa na statku przez wskazanie, iż kontrola w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeprowadzana jest zgodnie z decyzją 2015/253. Ustanowiono także sankcje dla armatora statku, jeżeli armator statku używa na statku paliwa żeglugowego zawierającego niedopuszczalną zawartość siarki, stosuje na statku metody redukcji emisji, które nie posiadają określonego zatwierdzenia, nie przekazuje wyników testów metod redukcji emisji, czy też eksploatuje lub poddaje recyklingowi statek niezgodnie z przepisami rozporządzenia 1257/2013. Sankcje dotyczyć będą również czynności polegających na eksploatacji statku bez ważnego świadectwa potwierdzającego dokonanie przeglądu oraz kierowaniu statku celem recyklingu do zakładu, który nie znajduje się w europejskim wykazie. Warto wskazać, iż przewidziane zostały sankcje dla armatora statku objętego rozporządzeniem 2015/757, jeżeli armator między innymi nie monitoruje emisji CO₂. Co ważne, doprecyzowano także sankcje dla kapitana lub innego członka załogi statku za naruszenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 roku odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych.

W ustawie z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wprowadzono zmiany w zakresie uwzględnienia kompetencji ministra właściwego do spraw energii w procesie wydawania przez właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Zmiany dotyczą także dostosowania liczby egzemplarzy wniosków do liczby organów uczestniczących w procesie wydania pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz związanego z układaniem i utrzymywaniem kabli lub rurociągów na polskich obszarach morskich. Zmianie uległy definicje legalne „planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej”. Warto dodać, że doprecyzowano wymogi w zakresie kontroli paliwa poprzez wskazanie, że stosownej kontroli podlega paliwo używane na statku, a nie tylko paliwo dostarczane na statek oraz że wszystkie stocznie objęto nadzorem przeciwpożarowym dyrektorów urzędów morskich.

Zmiany wprowadzono również w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich. Nałożono na podmiot zarządzający, w ramach prowadzenia działalności polegającej na świadczeniu usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, obowiązek zapewnienia w szczególności ochrony przeciwpożarowej od strony wody zarządzanych obiektów i terenów, a także ochrony przeciwpożarowej od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu.

Nowelizacja ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim ma na celu pełną implementację do polskiego porządku prawnego Konwencji SOLAS, która wprowadza obowiązek podawania przez załadowcę kontenera eksportowanego czy zamykanego na terenie danego państwa-strony konwencji zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM) oraz przekazania informacji o VGM do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego, z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby informacja o VGM mogła być użyta przy tworzeniu planu załadunku statku. Wprowadzone zmiany określają obowiązki załadowcy wynikające z przepisów Konwencji SOLAS oraz precyzują sposób postępowania w przypadku kontenerów, które przy wjeździe na terminal kontenerowy nie posiadają określonej VGM lub zostało wykryte na terminalu, że określona przez załadowcę VGM jest niezgodna z rzeczywistą masą kontenera lub masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto. Wprowadzono również możliwość przeprowadzania wyrywkowych kontroli masy kontenerów na terminalu kontenerowym. Wskazano także granicę różnic w masie kontenera nie większą niż 5% rzeczywistej masy kontenera, przy której konieczne jest powiadomienie właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz właściwego dla portu morskiego naczelnika urzędu celnoskarbowego.

Ustawa wprowadzająca powyższe zmiany ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisu ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, precyzującego obowiązki podmiotów zarządzających portem, przystanią, terminalem lub stoczną w zakresie ochrony przeciwpożarowej, dotyczące uzgadniania z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego regulaminów organizacyjnych podmiotów wykonujących zadania związane z ochroną przeciwpożarową w portach od strony wody, a w przypadku przystani morskiej – uzgadniania sposobów i warunków ochrony przeciwpożarowej całej przystani. Przepis ten ma wejść w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Marcin Borowski