

Projekt
z dnia 08.06.2007 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia..... 2007 r.

w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich²⁾

Na podstawie art.29a ust.1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U z 2006 r. Nr 99, poz.693) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) niezbędną organizację i procedury podejmowane w celu zapewnienia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie;
- 2) rodzaje działań podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statkom i środowisku morskemu, mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.

§ 2.1. Kapitan statku, znajdującego się w niebezpieczeństwie na polskich obszarach morskich zgłasza niezwłocznie potrzebę otrzymania schronienia najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służbie Kontroli Ruchu Statków, **zwanej dalej „Służbą VTS”**, przy pomocy której dyrektor urzędu morskigo realizuje swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji.

2. Zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje kapitan statku w szczególności, gdy:

- 1) statkowi zagraża bezpośrednie ryzyko utraty pływalności, zatonięcia lub wejścia na mieliznę;
- 2) statek ma ograniczoną zdolność manewrową lub jest niesprawny;
- 3) statek doznał uszkodzeń, związanych z rozszczeniem lub prawdopodobieństwem rozszczenia kadłuba, powodujących lub mogących spowodować niebezpieczne przegłębienie, zanurzenie, przechył lub zanieczyszczenie środowiska;
- 4) statek wykazuje brak dodatniej stateczności;
- 5) ładunek statku uległ przemieszczeniu, znacząco pogarszając stateczność statku lub powodując inne zagrożenia dla żeglugi lub środowiska;
- 6) awaria na statku powoduje wydostawanie się do atmosfery łatwopalnych lub toksycznych gazów lub oparów;
- 7) na statku wybuchł pożar, którego nie można opanować środkami własnymi statku;
- 8) statek doznał kolizji z innym statkiem lub obiektem lądowym, obiektem oznakowania nawigacyjnego lub obiektem niezidentyfikowanym;
- 9) statek wszedł na mieliznę lub dotknął dna morskigo;
- 10) zdatność statku do żeglugi jest niewystarczająca wobec istniejących lub prognozowanych warunków pogodowych.

2. Brzegowa stacja radiowa powiadamia niezwłocznie Służbę VTS o zgłoszeniu przez kapitana statku potrzeby otrzymania miejsca schronienia.
3. Służba VTS po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust.1, powiadamia niezwłocznie właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, dyrektora urzędu morskiego oraz w przypadku zagrożenia życia ludzkiego lub zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska morskiego, również Służbę SAR.

§ 3.1. Dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, podejmuje decyzję, co do udzielenia miejsca schronienia dla statku, biorąc pod uwagę stopień zagrożenia związanego z typem statku i przewożonego na nim ładunku, warunki pogodowe i inne okoliczności, powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.

2. Dyrektor właściwego urzędu morskiego w celu podjęcia decyzji, o której mowa w ust.1, w trudnych przypadkach wymagających szczegółowej analizy, może powołać zespół doradczy ekspertów w sprawie udzielenia statkowi miejsca schronienia.
3. Dyrektor urzędu morskiego, o którym mowa w ust.1, o udzieleniu miejsca schronienia dla statku, informuje niezwłocznie:
 - 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej **za pośrednictwem Centralnego Punktu Kontaktowego, będącego komórką organizacyjną Ministerstwa Gospodarki Morskiej;**
 - 2) dyrektora urzędu morskiego właściwego, ze względu na miejsce planowanego schronienia za pośrednictwem Służby VTS;
 - 3) właściwego ze względu na miejsce planowanego schronienia wojewodę za pośrednictwem wojewódzkiego centrum zarządzania kryzysowego, będącego komórką organizacyjną urzędu wojewódzkiego;
 - 4) właściwego ze względu na miejsce planowanego schronienia Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska;
 - 5) armatora i kapitana statku, znajdującego się w niebezpieczeństwie;
 - 6) **pion operacyjny Służby SAR;**
 - 7) **właściwego ze względu na miejsce planowanego schronienia komendanta Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej;**
 - 8) **Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;**
 - 9) właściwego ze względu na miejsce planowanego schronienia komendanta oddziału Straży Granicznej;
 - 10) Służbę VTS.
4. Wymiana informacji pomiędzy podmiotami, o których mowa w ust.3, odbywa się przy użyciu **środków komunikacji elektronicznej**, w tym Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi **zwanym SWIBŻ**, którym jest elektroniczny system, wykorzystywany przez administrację morską oraz służby współpracujące do celów monitorowania ruchu statków oraz automatycznej wymiany informacji dotyczących bieżącej sytuacji nawigacyjnej w polskich obszarach morskich, wczesnego ostrzegania o potencjalnych zagrożeniach, jak również wspierania akcji ratowniczych, kryzysowych oraz ochrony statków i obiektów portowych.
5. W celu elektronicznej wymiany informacji pomiędzy podmiotami wymienionymi w ust.3, a wyznaczonymi organami morskimi Państw Członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego, stosuje się system SafeSeaNet, który oznacza Wspólnotowy System Wymiany Informacji Morskiej, utworzony przez Komisję Europejską we współpracy z Państwami Członkowskimi.

§ 4.1. Dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, może nakazać kapitanowi statku, który dokonał zgłoszenia wykonanie wszystkich poleceń, a w szczególności może nakazać kapitanowi statku wykonanie czynności, mających na celu:

- 1) przeholowanie, ratowanie statku lub przeprowadzenie **jego niezbędnych napraw, napraw urządzeń na statku**, lub;
- 2) wyładowanie we wskazanym miejscu szkodliwych i zanieczyszczających substancji, lub;
- 3) opuszczenie polskich obszarów morskich, lub;
- 4) podjęcie innych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.

2. Dyrektor urzędu morskiego może wydać polecenie, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do kapitana statku, który nie dokonał zgłoszenia, **o którym mowa** w §2, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo żeglugi lub ochrona środowiska.

3. O podjętych działaniach, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego powiadamia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, właściwego wojewodę i właściwego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, oraz dodatkowo właściwego komendanta oddziału Straży Granicznej w przypadku nakazania kapitanowi statku wykonania czynności, o której mowa w ust.1 w pkt 3.

§ 5.1. W przypadku udzielenia statkowi schronienia, dyrektor właściwego urzędu morskiego wskazuje kapitanowi statku miejsce schronienia, biorąc pod uwagę uwarunkowania danego miejsca schronienia³⁾ oraz zaleca odpowiednią trasę, asystę holowników lub inne środki techniczne.

2. W przypadku możliwości zaistnienia zagrożenia lub zanieczyszczenia morza podczas udzielania statkowi miejsca schronienia, zastosowanie mają przepisy wydane na podstawie art.24 ust.1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692).

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

MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 marca 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 38, poz. 242).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia, w zakresie swojej regulacji, wdrażają postanowienia Dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informowania o ruchu statków i oraz uchylającej dyrektywę Rady nr 93/75/EWG (Dz. Urz. WE Nr L 208 z 05. 08 2002 r., str. 0010 – 0027); Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, t.7, str.12.

³⁾ Wykaz miejsc schronienia jest dokumentem poufnym i znajduje się w dyspozycji ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i właściwych terytorialnie dyrektorów urzędów morskich.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art.29a ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693).

Niniejszy projekt rozporządzenia zapewnia pełną zgodność treści rozporządzenia z postanowieniami dyrektywy 2002/59/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie oraz uchylającej Dyrektywę Rady nr 93/75/EEC.

Celem ww. dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania ruchu morskiego i systemu przekazywania informacji dla wzmocnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu morskiego, wzmacniając reagowanie władz na wypadki i katastrofy lub potencjalne sytuacje zagrożenia na morzu, łącznie z działaniami poszukiwania i ratowania oraz przyczyniając się do lepszego zapobiegania i wykrywania zanieczyszczenia przez statki. Państwa Członkowskie powinny monitorować oraz powziąć wszelkie niezbędne i odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby kapitanowie, armatorzy lub agenci statków, jak i załadowcy lub właściele niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarów, przewożonych na burtach tych statków spełniali wymagania niniejszej Dyrektywy. Zgodnie z jej wymaganiami, w celu uniknięcia sytuacji braku miejsca schronienia dla statków w przypadku wypadku morskiego Państwa Członkowskie, powinny opracować plany, zgodnie z którymi statki będące w niebezpieczeństwie będą mogły, w razie gdyby sytuacja tego wymagała, otrzymać schronienie w ich portach lub na innych odsłoniętych obszarach w możliwie najlepszych warunkach.

Zgodnie z postanowieniami przedmiotowego projektu rozporządzenia zostaje wprowadzony plan udzielania schronienia na polskich obszarach morskich statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie w oparciu o procedury uwzględniające siły i środki określone w Krajowym Planie Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń na Morzu. W § 4 rozporządzenia wymienione zostały podmioty, które uczestniczą w realizacji zadań, mających na celu udzielanie statkom miejsca schronienia. Wymiana informacji między podmiotami, podejmującymi decyzje odbywać się może poprzez System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi. W wyniku Porozumienia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Infrastruktury i Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 maja 2003 r. oraz z 4 stycznia 2006 r. w sprawie współpracy w opracowaniu koncepcji, tworzeniu i użytkowaniu Zintegrowanego Systemu Radiolokacyjnego Nadzoru Polskich Obszarów Morskich i udostępniania informacji gromadzonych i przetwarzanych przez systemy eksploatowane przez dyrektorów urzędów morskich (VTS, VTMS, AIS, KSBM) system SWIBŻ został wyznaczony jako podstawowa platforma elektronicznej wymiany informacji. System obejmuje swoim działaniem całość polskich obszarów morskich RP. System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi działa poprzez zobrazowanie informacji o statkach z systemów VTS, VTMS, Automatycznego Systemu Identyfikacji (AIS) z polskiego łańcucha oraz łańcucha państw HELCOM, kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej ze Zintegrowanego Systemu Radiolokacyjnego Nadzoru Polskich Obszarów Morskich oraz danych z systemu PHICS. System ma możliwość współpracy z systemami portowymi. System jest na bieżąco aktualizowany w zakresie informacji nautycznej i komórek mapy elektronicznej ENC przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP. Dzięki własnym czujnikom hydrometeorologicznym oraz prognozom pogody IMGW system umożliwi prezentację informacji meteorologicznej bieżącej oraz prognozowanej. System zawiera mechanizm przekazywania informacji pomiędzy wybranymi użytkownikami oraz

filtrowania zakresu prezentowanych informacji. SWIBŻ umożliwia także jednoczesne powiadomienie wszystkich włączonych użytkowników oraz bieżące przekazywanie informacji operacyjnej w postaci komunikatów tekstowych oraz warstw graficznych na podkładzie mapy elektronicznej. Dane szczegółowe zawarte w systemie SWIBŻ, dla działań związanych z udzielaniem statkom miejsca schronienia oraz Serwisu Asysty Morskiej obejmują:

- Pełen zakres informacji o statku w polskich obszarach morskich (z prezentacją na podkładzie mapy elektronicznej): identyfikacja, pozycja, kurs i prędkość, port przeznaczenia, przewożone na statku ładunki, typ i wielkość statku, jego zanurzenie, informacje dotyczące ochrony, pasażerów, ilości załogi i osób na burcie, informacje o przedstawicielu armatora, operatorze statku – oparte na podstawie bazy danych Lloyd's. Informacja, o której mowa, oparta jest również na podstawie Automatycznego Systemu Identyfikacji – łańcuch polski i łańcuch krajów HELCOM
- Pełen zakres informacji nautycznej opartej na danych przekazywanych przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP wraz z informacją o niebezpieczeństwach nawigacyjnych, pełen zakres informacji opartych na Wiadomościach Żeglarskich i Ostrzeżeniach Nawigacyjnych (obszary zamykane, awarie oznakowania, dryfujące wraki itp.)
- Informację hydrologiczną i meteorologiczną, podawaną na bieżąco ze wskazań czujników i meldunków placówek terenowych oraz prognozy pogody opracowywanej przez IMGW, wraz z ostrzeżeniami o ekstremalnych warunkach pogodowych.
- Informację operacyjną związaną z działaniami bieżącymi i planowanymi innych użytkowników systemu SWIBŻ: ruch statków specjalnych, prowadzone prace podwodne, hydrograficzne, związane z prowadzonymi ćwiczeniami operacyjnymi. Serwis oznakowania nawigacyjnego.
- System przekazywania informacji do wszystkich użytkowników jednocześnie wraz z potwierdzeniem otrzymania oraz możliwością filtrowania zakresu informacji dla innych użytkowników.

System dostarcza informacji z całości polskich obszarów morskich, w ramach Systemu Automatycznej Identyfikacji z obszaru Bałtyku wraz z cieśninami duńskimi oraz obszarem Norwegii a w ramach informacji z systemu SafeSeaNet z obszarów morskich wszystkich krajów UE, obecnie włączonych do tego systemu.

Użytkownik systemu SWIBŻ może korzystać z systemu z dowolnego miejsca z dostępem do sieci internetowej zarówno w kraju, jak i za granicą. Dodatkowo System SWBŻ umożliwia również zastosowanie technologii mobilnej przy pomocy komputera przenośnego z modemem GPRS i zainstalowanemu oprogramowaniu VPN (Virtual Private Network). W ramach realizowanej rozbudowy, system SWIBŻ zostanie oparty na wydzielonych liniach światłowodowych dla podstawowych użytkowników.

W § 2 rozporządzenia przedstawione zostały przypadki, w jakich armator lub kapitan statku znajdującego się w niebezpieczeństwie, zgłasza do najbliższej stacji brzegowej lub za pośrednictwem VTS, potrzebę otrzymania miejsca schronienia.

Kolejne przepisy rozporządzenia pokazują rolę dyrektora urzędu morskiego właściwego dla miejsca zdarzenia oraz innych podmiotów w procesie podejmowania decyzji o udzieleniu statkowi miejsca schronienia.

Przepisy rozporządzenia stwarzają warunki prawne do kompleksowego udzielania pomocy, mającej na celu udzielanie miejsc schronienia statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 5 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia będzie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 579).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia:

Rozporządzenie stanowi wykonanie ustawowego upoważnienia, o którym mowa w art. 29a ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przepisy rozporządzenia stwarzają warunki prawne do kompleksowego udzielania pomocy, mającej na celu udzielanie schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej w sprawie planu udzielania statkom, znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich, będą oddziaływać na armatorów i kapitanów statków morskich, znajdujących się w sytuacji kryzysowej, wymagających udzielenia miejsca schronienia oraz na dyrektorów urzędów morskich, wojewodów, wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, Państwową Straż Pożarną, Marynarkę Wojenną, Straż Graniczną oraz Służby Kontroli Ruchu Statków w celu: zapobiegnięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego lub ratowania życia i mienia.

III. Wyniki konsultacji społecznych:

Projekt rozporządzenia poddany był konsultacjom z dyrektorami urzędów morskich i dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Do projektu rozporządzenia nie zostały zgłoszone uwagi, które wymagałyby zmian lub uszczegółowienia przepisów przedmiotowego rozporządzenia.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji:

1) Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i dochody jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów podmiotów zaliczanych do sektora finansów publicznych.

2) Wpływ regulacji na rynek pracy:

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

3) Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

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

4) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

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