

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2008 r.

w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej²⁾

Na podstawie art. 29 ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają wykazy:

- 1) obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej;
- 2) strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione;
- 3) strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) statku pasażerskim - oznacza to statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;
- 2) szybkim statku pasażerskim - oznacza to statek określony w prawie 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów; szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m³, a maksymalna prędkość jest niższa niż 20 węzłów;
- 3) żegludze krajowej - oznacza to żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) pasażerze - oznacza to każdą osobę, z wyjątkiem:
 - a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb,
 - b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 38, poz. 242).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia, w zakresie swojej regulacji, wdrażają postanowienia Dyrektywy Rady 1998/18/WE z dnia 17 marca 1998r. w sprawie przepisów i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. WE Nr L 144 z 15.05.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, t. 4, str. 40, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238.

- 5) pasażerskiej żegludze krajowej - oznacza to żeglugę na wodach morskich, uprawianą przez statki pasażerskie klasy A, B, C lub D między portami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) statku pasażerskim klasy A – oznacza to statek pasażerski uprawiający pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D;
- 7) statku pasażerskim klasy B - oznacza to statek pasażerski uprawiający pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddala się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- 8) statku pasażerskim klasy C – oznacza to statek pasażerski uprawiający pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajduje się nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 2,5 m jest niższe od 10 % w ciągu:
 - a) jednego roku - w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
 - b) określonej i ograniczonej części roku - w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- 9) statku pasażerskim klasy D – oznacza to statek pasażerski uprawiający pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajduje się nie dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 3 mile morskie od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze od 10 %, w ciągu:
 - a) jednego roku - w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
 - b) określonej i ograniczonej części roku - w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- 10) miejscu schronienia - oznacza to każdy naturalnie lub sztucznie osłonięty obszar, który może być wykorzystany jako schronienie przez statek znajdujący się w okolicznościach mogących stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa;
- 11) znaczącej wysokości fali - oznacza to średnią wysokość najwyższej 1/3 wysokości fal zaobserwowanych w ciągu danego okresu na danym obszarze.

§ 3. Wykazy, o których mowa w § 1 pkt 1 – 3, stanowią:

- 1) załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia – dla obszarów leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – część 1;
- 2) załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia – dla obszarów leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – część 2;
- 3) załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia – dla obszarów leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku;

4) załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia – dla obszarów leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

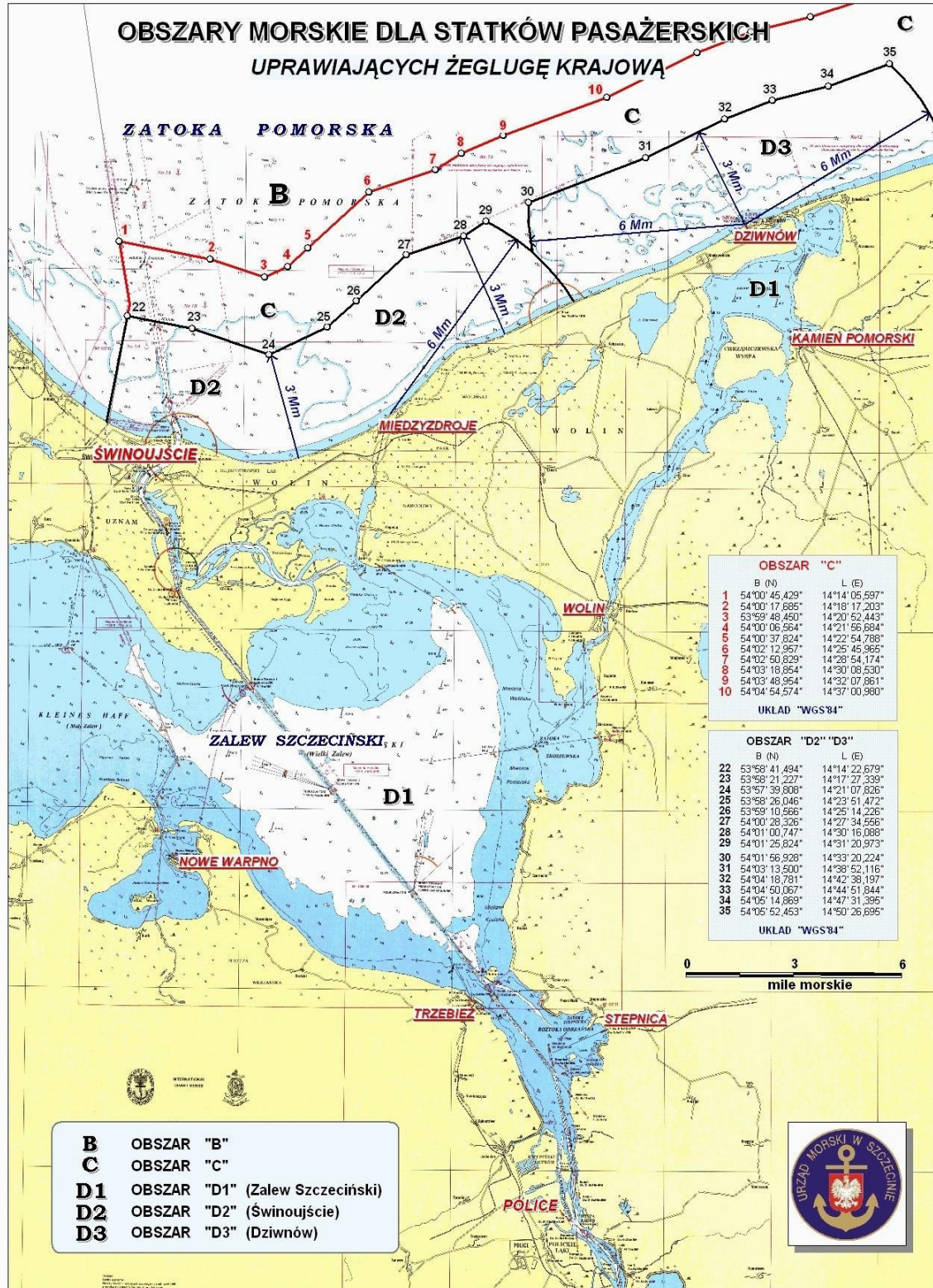
§ 4. Na polskich obszarach morskich dopuszcza się żeglugę statków pasażerskich bez ograniczeń na akwenach określonych w załącznikach nr 1 – 4 do niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem §5.

§ 5. Na akwenach oznaczonych w załącznikach symbolami D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8 i D9, żegluga jest ograniczona parametrami portów schronienia określonymi w odrębnych przepisach oraz bieżącymi ogłoszeniami Kapitanatów i Bosmanatów Portów.

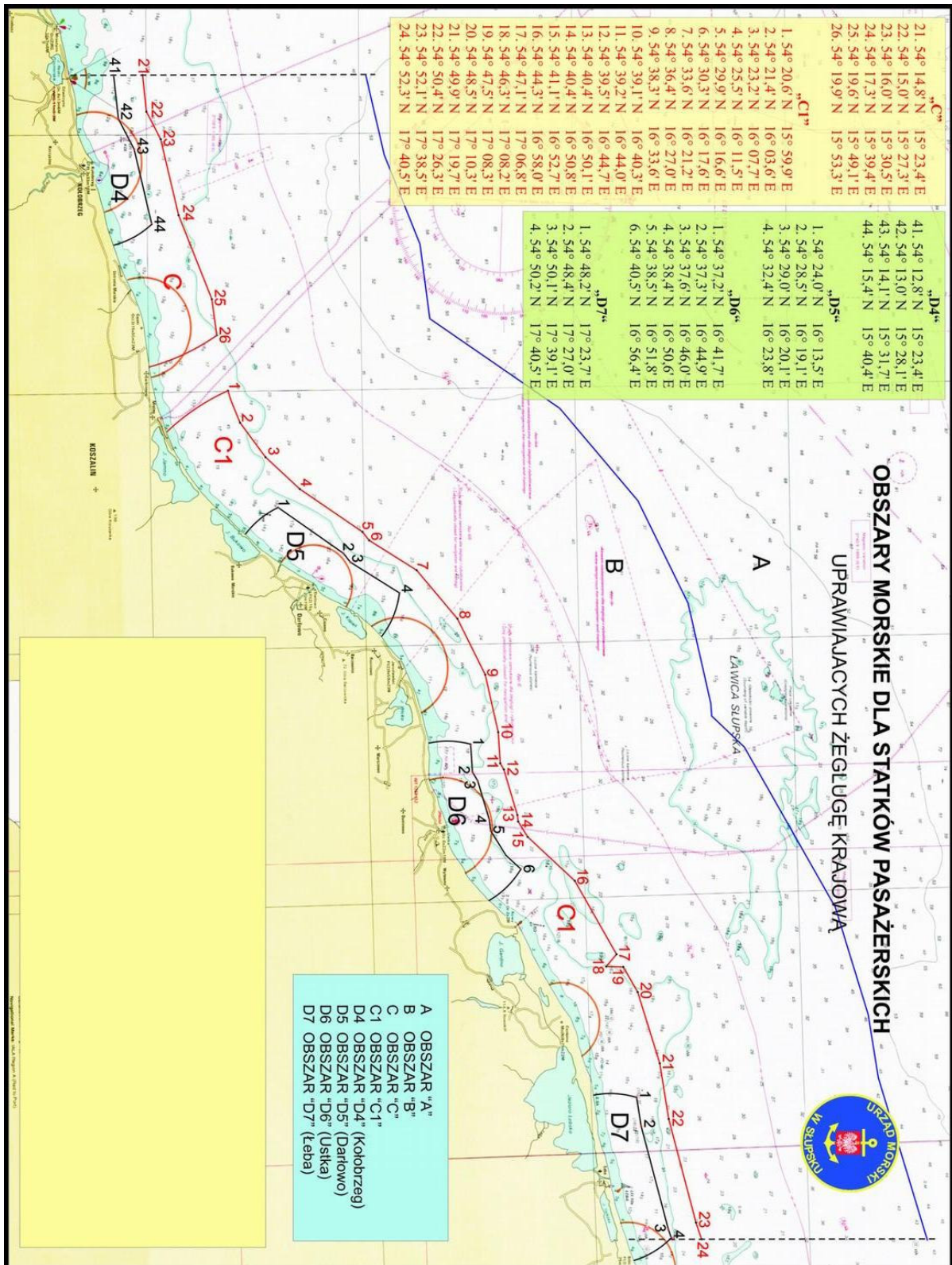
§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

Obszary morskie dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujące się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – część 2.



Obszary morskie dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujące się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.



UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 29 ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. *o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. z 2006r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wykazy:

- 1) obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej;
- 2) strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione;
- 3) strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich.

Wspomniana delegacja ustawowa została wprowadzona do ustawy o bezpieczeństwie morskim w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 24 sierpnia 2007r. *o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej* (Dz. U. z 2007 r. Nr 176 poz. 1238), zwanej ustawą horyzontalną.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy art. 4 Dyrektywy 1998/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w *sprawie przepisów i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich*, zgodnie z którymi Państwo Członkowskie ustala wykaz obszarów morza w ramach swojej jurysdykcji, wyznaczających strefy eksploatacji całorocznej oraz, gdzie stosowne, ograniczoną czasową eksploatację klasy statków.

Ze względu na konieczność dostosowania przepisów prawa polskiego do prawa Unii Europejskiej celowym jest wejście przedmiotowego projektu rozporządzenia z dniem ogłoszenia, biorąc pod uwagę fakt, że z dniem 1 maja 2004 r. upłynął termin transpozycji powyższej dyrektywy.

Ze względu na rozmiar polskich obszarów morskich oraz strukturę administracji morskiej, wykaz obszarów został podzielony na 4 załączniki graficzne - nr 1 – 4 do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z właściwością terytorialną Dyrektorów Urzędów Morskich.

Załączniki nr 1 i nr 2 do niniejszego rozporządzenia obejmują obszar objęty zakresem właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, natomiast załączniki nr 3 i nr 4 do niniejszego rozporządzenia - odpowiednio Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz w Gdyni.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia przewiduje, że na polskich obszarach morskich dopuszcza się żeglugę statków pasażerskich bez ograniczeń w przypadku statków

pasażerskich klasy A i B oraz z ograniczeniami w przypadku statków pasażerskich klasy C oraz D.

Przede wszystkim należy zauważyć, iż ograniczenia wynikają m.in. z odległości w jakiej statek w czasie podróży znajduje się od brzegu lub od miejsca schronienia, określonego zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2007 r. w *sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich* (Dz. U. z 2007 r. Nr 178, poz.. 1260). Ograniczenia mogą również zostać wprowadzone bieżącymi ogłoszeniami Kapitanatów lub Bosmanatów Portów, wynikającymi np. z przeprowadzanych na danym akwenu ćwiczeń wojskowych, wprowadzenia czasowych zmian wpływających na bezpieczeństwo żeglugi, ciężkich warunków hydrometeorologicznych, itp.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejściu w życie ww. projektu rozporządzenia z dniem ogłoszenia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Ocena Skutków Regulacji

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia:

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie ustawowego upoważnienia, o którym mowa w art. 29 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przepisy rozporządzenia stwarzają warunki prawne do kompleksowego uregulowania wykazów obszarów pasażerskiej żegludgi krajowej, strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione, strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na:

- 1) armatorów i właścicieli statków w pasażerskiej żegludze krajowej;
- 2) organy administracji morskiej.

III. Wyniki konsultacji społecznych:

W ramach konsultacji społecznych przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Ponadto, w ramach konsultacji społecznych:

- 1) Urzędy Morskie w Gdyni, Szczecinie oraz Słupsku;
- 2) Polski Rejestr Statków S.A.;
- 3) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

nie zgłosiły uwag do przedmiotowego projektu rozporządzenia.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu w żaden sposób na budżet państwa.

2) Wpływ regulacji na rynek pracy:

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

3) 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 przedsiębiorstw.

4) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

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