

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
**z dnia.....2010 r.**

**w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) harmonogram wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), w zależności od ich rodzaju i roku budowy;
- 2) przypadki, w których statki zwalnia się z obowiązku wyposażenia w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji;
- 3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do Centrum Danych LRIT.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) system LRIT – System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16c ustawy;
- 3) system AIS – System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), o którym mowa w art. 16a ustawy;
- 4) statek specjalistyczny – statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o numerze MSC.266(84);
- 5) statek zaopatrzeniowy – statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o numerze MSC.235(82);
- 6) obszary morza A1, A2, A3 i A4 – obszary morza, o których mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;
- 7) Centrum Danych LRIT – centrum przetwarzające informacje LRIT przekazywane przez statki podnoszące banderę państw zarejestrowanych w centrum oraz dostarczające administracjom morskim tych państw informacje LRIT przekazywane przez statki podnoszące banderę innych państw;
- 8) Europejskie Centrum Danych LRIT – Centrum Danych LRIT utworzone dla potrzeb państw członkowskich Unii Europejskiej, Norwegii i Islandii;
- 9) upoważniony dostawca usług aplikacyjnych LRIT – podmiot gospodarczy upoważniony przez dyrektora właściwego urzędu morskiego do przeprowadzania na

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, 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 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. L 131 z 28.05.2009, str. 101).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817.

statkach o polskiej przynależności testów zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz wystawiania w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej sprawozdań z przeprowadzonych testów zgodności;

- 10) Krajowy Koordynator do spraw systemu LRIT – osoba wyznaczona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania korzystania z Europejskiego Centrum Danych LRIT przez polskich użytkowników systemu LRIT;
- 11) numer MMSI (Maritime Mobile Service Identity) – 9-cyfrowy numer tożsamości jednostki pływającej, zwany dalej „numerem MMSI”.

§ 3. 1. Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do następujących rodzajów statków zatrudnionych w podróży międzynarodowych:

- 1) statków pasażerskich, w tym pasażerskich jednostek szybkich;
- 2) statków towarowych, w tym jednostek szybkich, pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO) o napędzie mechanicznym, pływających obiektów magazynowych (FSU) o napędzie mechanicznym, statków zaopatrzeniowych i statków specjalistycznych, o pojemności brutto 300 i powyżej;
- 3) ruchomych platform wiertniczych (MODU).

2. Statki, o których mowa w ust. 1:

- 1) zbudowane w dniu 31 grudnia 2008 r. lub później, powinny być wyposażone w system LRIT;
- 2) zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r. i dopuszczone do żeglugi w obszarach morza A1 i A2 lub A1, A2 i A3, powinny być wyposażone w system LRIT nie później niż do daty pierwszego przeglądu urządzeń radiowych statku przypadającego po dniu 31 grudnia 2008 r.;
- 3) zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008r. i dopuszczone do żeglugi w obszarach morza A1, A2, A3 i A4, powinny być wyposażone w system LRIT nie później niż do daty pierwszego przeglądu urządzeń radiowych statku przypadającego po dniu 1 lipca 2009 r.;
- 4) w przypadku, gdy statki, o których mowa w pkt 3, uprawiają żeglugę w obszarach morza A1, A2 i A3, stosuje się przepis pkt 2.

3. W przypadku, gdy:

- 1) pływające urządzenia produkcyjno-magazynowo-odbiorcze (FPSO) i pływające obiekty magazynowe (FSU), zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r.,
  - 2) statki zaopatrzeniowe zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r.,
  - 3) statki specjalistyczne o pojemności brutto 300 i powyżej lecz mniej niż 500,
- nie podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS, powinny być wyposażone w system LRIT.

4. Statki, które w wyniku zastosowania przepisu § 3 rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o numerze A. 494(XII) nie podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS, o pojemności brutto 300 i powyżej, zatrudnione w podróży międzynarodowych w obszarach morza A1 i A2 lub A1, A2 i A3 lub A1, A2, A3 i A4, powinny być wyposażone w system LRIT.

5. W przypadku, gdy w Wykazach wyposażenia dołączonych do dokumentów bezpieczeństwa, wystawianych dla pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), pływających obiektów magazynowych (FSU), statków zaopatrzeniowych, statków specjalistycznych oraz statków, które w wyniku zastosowania przepisu § 3 rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o numerze A. 494(XII) nie podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS, nie uwzględniono rubryki umożliwiającej wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez te statki wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT, na statkach takich przechowuje się ważne sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

**§ 4.** Zwalnia się od obowiązku wyposażania w system LRIT statki, o których mowa w § 3, niezależnie od daty ich budowy, jeżeli są wyposażone w AIS i odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1.

**§ 5.** 1. Statkowe urządzenie systemu LRIT powinno być uznanego typu i posiadać sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), wystawione w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT.

2. Upoważniony dostawca usług aplikacyjnych LRIT przekazuje niezwłocznie kopię wystawionego sprawozdania z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. Dyrektor urzędu morskiego, po otrzymaniu kopii sprawozdania, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie przekazuje je, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

**§ 6.** Statki, o których mowa w § 3, przekazują automatycznie za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT do Europejskiego Centrum Danych LRIT raport zawierający następujące informacje:

- 1) numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;
- 2) pozycję statku;
- 3) datę i czas określenia pozycji statku.

**§ 7.** 1. Statki, o których mowa w § 3, przechodzące naprawy i remonty stoczniove lub czasowo wyłączone z eksploatacji, mogą ograniczyć częstotliwość przekazywania do Centrum Danych LRIT informacji, o których mowa w § 6, do jednego raportu na 24 godziny.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie:

1) występuje z wnioskiem o ograniczenie częstotliwości przekazywania raportu, o którym mowa w § 6, do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku,

2) informuje właściwe władze państwa-strony Konwencji SOLAS, pod jurysdykcją którego statek się znajduje,

- oraz dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i okresu, w którym częstotliwość przekazywania raportu, o którym mowa w § 6, będzie ograniczona.

3. Dyrektor urzędu morskiego, w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, zdalnie ogranicza częstotliwość przekazywania raportów przekazywanych przez statek oraz niezwłocznie informuje o tym fakcie, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, Europejskie Centrum Danych LRIT.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kapitan statku o obcej przynależności informuje o ograniczeniu częstotliwości przekazywania raportu, o którym mowa w § 6, dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na położenie portu, w jakim statek się znajduje.

**§ 8.** 1. W przypadku zmiany przez statek, o którym mowa w § 3, przynależności z obcej na polską, armator takiego statku niezwłocznie:

1) informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego, właściwego dla nowego portu macierzystego statku, oraz przekazuje mu następujące informacje:

- a) nazwę statku,
- b) numer identyfikacyjny IMO statku,
- c) sygnał wywoławczy statku,
- d) numer MMSI,

- e) datę i czas dokonania wpisu statku do polskiego rejestru okrętowego,
  - f) nazwę poprzedniego rejestru;
- 2) podejmuje działania zapewniające rekonfigurację statkowego urządzenia systemu LRIT i rozpoczęcie przekazywania informacji, o których mowa w § 6, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.
2. W przypadku zmiany przez statek, o którym mowa w § 3, przynależności z polskiej na obcą, armator takiego statku niezwłocznie:
- 1) informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, jak również:
    - a) datę i czas wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego,
    - b) nazwę nowego rejestru statku;
  - 2) podejmuje działania zapewniające rekonfigurację statkowego urządzenia systemu LRIT i rozpoczęcie przekazywania informacji, o których mowa w § 6, do Centrum Danych LRIT wybranego przez nowe państwo bandery statku.
3. W przypadku stałego wyłączenia statku, o którym mowa w § 3, z eksploatacji, armator takiego statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, a także datę stałego wyłączenia statku z eksploatacji.
4. Dyrektor urzędu morskiego, po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 1, 2 lub 3, niezwłocznie przekazuje je, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.
5. Dyrektor urzędu morskiego, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, niezwłocznie informuje Europejskie Centrum Danych LRIT o wszelkich zmianach dotyczących informacji przekazywanych zgodnie z ust. 1, 2 i 3.

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

**Minister Infrastruktury**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu, zwany dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 16c ust. 4 ustawy, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące terminów wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (Long Range Identification and Tracking – LRIT) – w zależności od ich rodzaju i roku budowy, a także przepisy dotyczące przypadków, w których zwalnia się statki z obowiązku wyposażenia w system LRIT oraz warunków przekazywania danych z systemu LRIT do Centrum Danych LRIT, w szczególności do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w ramach których w dniu 19 maja 2006 r. przyjęta została Rezolucja MSC.202(81) wprowadzająca poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). W rozdziale V ww. konwencji dodano Prawidło 19-1 wprowadzające obowiązek wyposażania statków odbywających podróże międzynarodowe w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT). System ten ma umożliwić poszczególnym państwom szybki dostęp do informacji o lokalizacji interesujących je statków, co zdecydowanie pozytywnie wpłynie na możliwość szybkiej reakcji przez administracje morskie w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, środowiska morskiego, a także podczas prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych przez służby SAR. Aby pozostawać w zgodzie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS, każde Państwo-Strona tej konwencji powinno poinformować Międzynarodową Organizację Morską (IMO) o wyborze Centrum Danych LRIT, do którego statki podnoszące banderę tego państwa będą przekazywały raport zawierający następujące informacje wymagane Prawidłem V/19-1.5, tj.:

- numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;
- pozycję statku oraz
- datę i czas określenia pozycji statku.

Stosownie do powyższego, państwa Unii Europejskiej podczas 2821-go posiedzenia Rady Unii Europejskiej w dniu 2 października 2007 r., przyjęły Rezolucję w sprawie

ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT (EU LRIT Data Centre), którego zadaniem będzie identyfikacja i śledzenie statków podnoszących bandery państw członkowskich. Zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), poszczególne centra danych powinny osiągnąć operacyjność do końca czerwca 2009 r.

Wyżej wymienione Centrum Danych LRIT oraz Europejskie Centrum Danych LRIT zostały zdefiniowane w słowniczku umieszczonym w § 2 projektu rozporządzenia.

W słowniczku został również zdefiniowany numer MMSI (Maritime Mobile Service Identity), który zgodnie z art. 19.99 Regulaminu Radiokomunikacyjnego stanowiącego dokument uzupełniający Konstytucję i Konwencję Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, sporządzone w Genewie dnia 22 grudnia 1992 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 10 poz. 111 i 112), jest przyznawany statkom przez administracje państw bandery. Numer MMSI transmitowany przez urządzenia radiowe statku to unikatowy numer identyfikujący dany statek podczas łączności radiowej. W Rzeczypospolitej Polskiej numery MMSI przydzielane są statkom przez Urząd Komunikacji Elektronicznej. Zgodnie ze stosowaną przez UKE nomenklaturą, numer MMSI oznacza tzw. „*numer tożsamości jednostki pływającej*”, w związku z czym właśnie w ten sposób zdefiniowano przedmiotowy numer MMSI w § 2 projektu rozporządzenia. Numer MMSI składa się z dziewięciu cyfr, z których trzy pierwsze stanowią tzw. MID (Morskie Cyfry Identyfikacyjne) i określają państwo bandery danego statku.

W odniesieniu do § 3 ust. 3 i 4 projektu rozporządzenia, należy wyjaśnić, że określone w ww. ustępach statki - zgodnie z przepisami cyrkularza Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (Maritime Safety Committee - MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nr MSC.1/Circ.1295 z dnia 8 grudnia 2008 r. – powinny być wyposażone w system LRIT do dnia 31 grudnia 2009 r. Z uwagi jednak na przewidywany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, tj. styczeń/luty 2010 r. i brak możliwości wprowadzania przepisów działających wstecz, wprowadzono w ww. ustępach zapisy, zgodnie z którymi przedmiotowe statki „*powinny być wyposażone w system LRIT*” – co oznacza, że statki te powinny być wyposażone w system LRIT już w momencie wejścia w życie projektowanego rozporządzenia (i jest to zgodne z przywołanymi wyżej przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej w tym zakresie).

Ponadto, w odniesieniu do użytego w § 3 ust. 5 projektu rozporządzenia wyrażenia „**Wykazy wyposażenia**”, należy wyjaśnić, że wyrażenie to stanowi nazwę własną formularzy, które zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS (jak również zgodnie z załącznikiem do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie*

*inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego* (Dz. U. z 2005 r. Nr 144, poz. 1211 oraz z 2007 r. Nr 9, poz. 24)) dołączane są do dokumentów bezpieczeństwa statku wystawianych przez państwo bandery.

Ponadto, należy zwrócić uwagę na § 6 projektu rozporządzenia, zgodnie z którym statki przekazują odpowiednie raporty do Europejskiego Centrum Danych LRIT **automatycznie** za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT. Zapis ten wynika z postanowień Konwencji SOLAS, której prawidło 19-1.5 rozdziału V wymaga jednoznacznie, aby przekazywanie raportu zawierającego informacje wymienione w § 6 projektu rozporządzenia odbywało się automatycznie.

Przepis § 7 ust. 1 projektu rozporządzenia wprowadza możliwość ograniczenia częstotliwości przekazywania przez statek przechodzący naprawy i remonty stoczniowe lub czasowo wyłączony z eksploatacji, stosownych informacji do Centrum Danych LRIT. W przypadku, gdy kapitan statku o polskiej przynależności chciałby skorzystać z możliwości określonej w ww. § 7 ust. 1 projektu rozporządzenia, zobligowany jest – zgodnie z § 7 ust. 2 projektowanego rozporządzenia – wystąpić ze stosownym wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, a także poinformować o tym właściwe władze państwa, będącego stroną Konwencji SOLAS, pod jurysdykcją którego statek się znajduje. W przypadku, gdy statek znajduje się na polskich obszarach morskich, obowiązek poinformowania właściwych władz państwa, pod jurysdykcją którego statek się znajduje, wypełniony jest przez samo wystąpienie z ww. wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego. Natomiast w przypadku, gdy statek znajduje się na wodach będących pod jurysdykcją innego państwa-strony Konwencji SOLAS, kapitan statku jest zobligowany, poza wystąpieniem ze stosownym wnioskiem do dyrektora właściwego urzędu morskiego, także powiadomić właściwe władze państwa, na wodach którego się znajduje.

W odniesieniu do § 7 ust. 3 projektu rozporządzenia, zgodnie z którym: „dyrektor urzędu morskiego, w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, **zdalnie ogranicza** częstotliwość przekazywania raportów przekazywanych przez statek...”, należy wyjaśnić, że przedmiotowe ograniczenie częstotliwości przekazywania stosownych raportów może zostać dokonane jedynie przez organy administracji morskiej państwa bandery statku, tj. w Rzeczypospolitej Polskiej przez dyrektorów urzędów morskich, a dokładniej przez upoważnionych pracowników urzędów morskich, którzy logując się na swoich stanowiskach komputerowych do Europejskiego Centrum Danych LRIT „zdalnie” ograniczają częstotliwość przekazywania stosownych raportów.

W odniesieniu do § 8 ust. 1 pkt 2 projektu rozporządzenia, obligującego armatora statku, który zmienił przynależność z obcej na polską, do niezwłocznego podjęcia działań zapewniających **rekonfigurację statkowego urządzenia systemu LRIT** i rozpoczęcia przekazywania stosownych raportów do Europejskiego Centrum Danych LRIT, należy wyjaśnić, że przedmiotowa rekonfiguracja statkowego urządzenia systemu LRIT polega w praktyce na zdalnym aktywowaniu tego urządzenia przez firmę Collecte Localisation Satellites (CLS) działającą na zlecenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), która w imieniu Komisji Europejskiej zarządza Europejskim Centrum Danych LRIT. W celu umożliwienia firmie CLS dokonania zdalnej aktywacji urządzenia statkowego systemu LRIT, armator powinien zapewnić, zgodnie z § 5 ust. 1 projektu rozporządzenia, aby statkowe urządzenie systemu LRIT przeszło test zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i posiadało sprawozdanie z przeprowadzonego testu wystawione w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT.

W sytuacji odwrotnej, tj. w przypadku zmiany przez statek przynależności z polskiej na obcą, również niezbędne jest podjęcie przez armatora takiego statku stosownych działań, tj. poinformowanie o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku (dzięki temu dyrektor urzędu morskiego może poinformować o tym również Europejskie Centrum Danych LRIT, a firma CLS zdalnie deaktywować statkowe urządzenie systemu LRIT) oraz zapewnienie rekonfiguracji statkowego urządzenia systemu LRIT w celu umożliwienia aktywacji tego urządzenia przez Centrum Danych LRIT wybrane przez nowe państwo bandery statku (w przypadku, gdy nowe państwo bandery statku jest państwem członkowskim Unii Europejskiej będzie to w dalszym ciągu Europejskie Centrum Danych LRIT).

Waga systemu LRIT dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego została podkreślona przepisami nowo-uchwalonej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wprowadzony ww. dyrektywą zmieniającą, nowy art. 6b „*Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)*” ustanawia obowiązek wyposażania statków zawijających do portów państw członkowskich UE, podlegających Konwencji SOLAS, w system LRIT zgodnie z postanowieniami prawidła 19-1 rozdziału V przedmiotowej konwencji. Zachodzi zatem konieczność wprowadzenia do prawa krajowego przepisów określających wymagania w zakresie wyposażania statków w system LRIT.



Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:**

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania właścicieli i armatorów statków morskich uprawiających żeglugę międzynarodową.

### **2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

### **3. Wpływ regulacji na rynek pracy:**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

### **4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny:**

Obowiązek wyposażania statków w urządzenia LRIT, wprowadzony prawidłem 19-1 rozdziału V Konwencji SOLAS, nałożył na właścicieli i armatorów statków koszty związane z poniesieniem wydatków na zakup i instalację przedmiotowych urządzeń. Zgodnie z informacją przedstawioną podczas uzgodnień wewnątrzresortowych projektu rozporządzenia przez Polskie Ratownictwo Okrętowe, koszt instalacji (dobór, zakup, montaż, nadzór klasyfikatora itp.) systemu LRIT na statkach wymienionych w § 3 projektu rozporządzenia, wyniesie około 30 000 – 60 000 PLN na jednym statku.

Z uwagi jednak na fakt, że wymienione prawidło 19-1 Konwencji SOLAS weszło w życie w dniu 1 stycznia 2008 r., armatorzy i właściciele statków wymienionych w § 3 projektu rozporządzenia już od ponad roku zobowiązani są do stopniowego dostosowywania (zgodnie z harmonogramem zawartym w prawidło 19-1 Konwencji SOLAS, którego odzwierciedlenie stanowi § 3 projektowanego rozporządzenia) eksploatowanych przez nich statków do wymogów konwencyjnych. Samo wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje zatem dodatkowych kosztów dla właścicieli i armatorów statków.

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

## **5. Konsultacje społeczne.**

Projekt rozporządzenia został poddany uzgodnieniom wewnątrzresortowym z następującymi podmiotami:

- Urząd Morski w Gdyni,
- Urząd Morski w Szczecinie,
- Urząd Morski w Słupsku,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa,
- Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej MI,
- Departament Prawny MI.

W trakcie uzgodnień wewnętrznych liczne uwagi merytoryczne zostały zgłoszone przez Urząd Morski w Gdyni. Dotyczyły one w szczególności konieczności uzupełnienia projektu rozporządzenia o zapisy dotyczące pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), pływających obiektów magazynowych (FSU), statków zaopatrzeniowych i statków specjalistycznych, przechowywania i udostępniania kopii sprawozdań z przeprowadzonych testów zgodności statkowego urządzenia LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), postępowania w przypadku czasowego wyłączenia statku z eksploatacji, a także w przypadku zmiany przez statek bandery. Uwagi Urzędu Morskiego w Gdyni zostały uwzględnione w całości w projekcie przedmiotowego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie, tj.:

- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,
- Polskie Linie Oceaniczne,
- Polski Rejestr Statków S.A.,
- Polski Związek Żeglarski,
- Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,

- Krajowa Izba Gospodarcza.

W trakcie konsultacji społecznych uwagi do projektu rozporządzenia zgłoszone zostały jedynie przez Polskie Ratownictwo Okrętowe, które wniosło o przesunięcie w czasie terminów wyposażania statków w system LRIT, proponując, aby wymaganom wyposażenia w system LRIT podlegały statki zbudowane w dniu 31 grudnia 2009 r. lub później, a statki zbudowane przed tą datą zostały wyposażone w ten system nie później niż do daty pierwszego przeglądu urządzeń radiowych statku przypadającego po dniu 31 grudnia 2010 r. Uzasadniając swoją propozycję, Polskie Ratownictwo Okrętowe wymieniło trudną obecnie sytuację rynkową, co w połączeniu z nakładaniem na armatorów dodatkowych kosztów w postaci instalacji i eksploatacji systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu, jest działaniem niekorzystnym w stosunku do armatorów. Ministerstwo Infrastruktury nie może jednak zgodzić się z argumentacją Polskiego Ratownictwa Okrętowego, ponieważ – jak wspomniano w uzasadnieniu do projektowanego rozporządzenia – obowiązek wyposażania wraz z harmonogramem wyposażania statków w system LRIT został wprowadzony prawidłem 19-1 rozdziału V Konwencji SOLAS, które to prawidło weszło w życie w dniu 1 stycznia 2008 r. i od tej daty zaczęło obowiązywać statki pływające pod banderami państw-stron Konwencji SOLAS (a zatem także statki pływające pod banderą polską). Dodatkowo, należy zauważyć, że obowiązek wyposażania statków w system LRIT został wprowadzony także Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, której nowo-wprowadzony art. 6b zawiera odwołanie do ww. prawidła 19-1 rozdziału V konwencji SOLAS i zawartego w nim harmonogramu wyposażania statków w przedmiotowy system. Należy zatem zauważyć, że projektowane rozporządzenie nie nakłada na armatorów nowych obowiązków, a jedynie opisuje stan już istniejący.

Ponadto, Ministerstwo Infrastruktury nie może zgodzić się z proponowanym przez Polskie Ratownictwo Okrętowe zwolnieniem z obowiązku wyposażania w system LRIT statków, które są wyposażone w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) i odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1 i A2, gdyż jest to niezgodne z przepisami międzynarodowymi w tym zakresie. Konwencja SOLAS przewiduje bowiem możliwość zwolnienia z obowiązku wyposażania w system LRIT statków, które są wyposażone w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) i odbywają podróże **wyłącznie w obszarze morza A1**.

W świetle powyższych wyjaśnień, również propozycja Polskiego Ratownictwa Okrętowego dotycząca oddalenia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia na 6 miesięcy od dnia ogłoszenia w celu zapewnienia armatorom czasu na niezbędne przygotowania techniczne, nie wydaje się być zasadna.