

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia.....2010 r.

**w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania  
Informacji<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 27c ust. 2 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) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji;
- 2) obowiązki Służby VTS dotyczące monitorowania statków;
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje;
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust 1 ustawy;
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji.

**§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:**

- 1) krajowy system SafeSeaNet – utworzony przez państwo członkowskie system dla potrzeb wymiany informacji morskiej;
- 2) centralny system SafeSeaNet – zarządzany, nadzorowany i rozwijany przez Komisję Europejską oraz utrzymywany w działaniu przez EMSA, punkt węzłowy posiadający interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet oraz ustanawiający niezbędną infrastrukturę informatyczną w celu umożliwienia wymiany danych pomiędzy krajowymi systemami SafeSeaNet;
- 3) wspólnotowy system SafeSeaNet – składający się z sieci krajowych systemów

<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> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75WE (Dz. Urz. UE L 208 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12);

2) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101);

3) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131, z 28.05.2009, str. 57).

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

SafeSeaNet, połączonych za pośrednictwem centralnego systemu SafeSeaNet, wspólnotowy system wymiany informacji morskiej opracowany przez Komisję Europejską we współpracy z państwami członkowskimi w celu ułatwienia wymiany w formie elektronicznej pomiędzy państwami członkowskimi danych istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony statków i obiektów portowych, ochrony środowiska morskiego, efektywności ruchu statków i transportu morskiego;

- 4) narodowy system SafeSeaNet – krajowy system SafeSeaNet utworzony w Rzeczypospolitej Polskiej będący Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), o którym mowa w art. 27c ustawy;
- 5) krajowy organ odpowiedzialny NCA (National Competent Authority) - wyznaczony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej właściwy organ krajowy odpowiedzialny za utworzenie, utrzymanie i zarządzanie narodowym systemem SafeSeaNet, zwany dalej krajowym organem odpowiedzialnym NCA;
- 6) służba NCA (24/7) - wyznaczoną przez krajowy organ odpowiedzialny NCA całodobową służbę będącą punktem kontaktowym pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami członkowskimi w zakresie operacyjnego działania wspólnotowego systemu SafeSeaNet;
- 7) krajowy użytkownik LCA (Local Competent Authority) - właściwy organ krajowy, instytucję lub osobę upoważnioną przez krajowy organ odpowiedzialny NCA do otrzymywania lub dostarczania informacji do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet, zwany dalej krajowym użytkownikiem LCA;
- 8) państwo członkowskie - państwa członkowskie Unii Europejskiej i Wspólnego Obszaru Gospodarczego;
- 9) EMSA – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego ustanowioną rozporządzeniem (WE) Nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 208 z 5.8.2002, str.1);
- 10) dokument IFCD (Interface and functionalities control document) – opracowany przez Komisję Europejską we współpracy z państwami członkowskimi dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności, określający szczegółowe wymogi w zakresie funkcjonowania, standardów technicznych i procedur działania krajowych systemów SafeSeaNet i centralnego systemu SafeSeaNet;
- 11) system AIS – System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS), o którym mowa w art. 16a ustawy;
- 12) system LRIT – System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16c ustawy;
- 13) alert - sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1055).

§ 3. 1. Narodowy system SafeSeaNet tworzy się i utrzymuje w działaniu ciągłym w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego.

2. Na infrastrukturę techniczną narodowego systemu SafeSeaNet składają się zarządzane i eksploatowane przez właściwych dyrektorów urzędów morskich:

- 1) podsystem monitorowania ruchu statków, składający się z:
  - a) radarów brzegowych bliskiego i dalekiego zasięgu;
  - b) stacji brzegowych systemu AIS;
  - c) systemu LRIT;
- 2) podsystem przekazywania informacji, składający się z:
  - a) systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich;

b) systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

§ 4. 1. W zakresie narodowego systemu SafeSeaNet wyznacza się krajowy organ odpowiedzialny NCA, którym jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Do zadań krajowego organu odpowiedzialnego NCA należy:

- 1) wdrożenie, utrzymanie w ciągłym działaniu i zapewnienie odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa krajowej infrastruktury teleinformatycznej niezbędnej dla zapewnienia właściwego funkcjonowania narodowego systemu SafeSeaNet;
- 2) utrzymywanie w ciągłym działaniu wymaganej łączności teleinformatycznej z centralnym systemem SafeSeaNet w celu przekazywania informacji zgodnie z wymaganiami dokumentu IFCD, a także generowania odpowiedzi na zapytania pozostałych użytkowników wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet;
- 3) zarządzanie prawami dostępu do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet dla krajowych użytkowników LCA;
- 4) wdrożenie i utrzymanie w działaniu procedur wymiany informacji dla użytkowników, którym przyznano prawa dostępu do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet;
- 5) wyznaczenie i utrzymanie w działaniu całodobowej służby NCA (24/7) na potrzeby wymiany informacji z użytkownikami wspólnotowego systemu SafeSeaNet oraz EMSA;
- 6) współpraca z EMSA w opracowywaniu i uaktualnianiu dokumentacji technicznej oraz operacyjnej wspólnotowego systemu SafeSeaNet;
- 7) współpraca z Komisją Europejską w opracowywaniu planów rozwoju wspólnotowego systemu SafeSeaNet w ramach działania grupy sterującej wysokiego szczebla do spraw SafeSeaNet utworzonej Decyzją Komisji 2009/584/WE z dnia 31 lipca 2009 r. ustanawiającą grupę sterującą wysokiego szczebla do spraw SafeSeaNet (Dz. Urz. UE L 201 z 01.08.2009, str. 63).

3. Dyrektorzy urzędów morskich współpracują z krajowym organem odpowiedzialnym NCA w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania operacyjnego i technicznego narodowego systemu SafeSeaNet poprzez:

1) wyznaczenie w obszarze swojej właściwości terytorialnej całodobowej służby VTS odpowiedzialnej za monitorowanie ruchu statków i przekazywanie informacji;

2) utrzymanie w ciągłym działaniu i zapewnienie wymaganej dostępności elementów podsystemu monitorowania ruchu statków, w obszarze swojej właściwości terytorialnej;

3) sporządzenie listy potencjalnych krajowych użytkowników LCA, wraz z ich danymi adresowymi, działających w obszarze ich właściwości terytorialnej i przesłanie tej listy do krajowego organu odpowiedzialnego NCA celem nadania uprawnień do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet, z zastrzeżeniem ust. 4;

4) bieżące przesyłanie do krajowego organu odpowiedzialnego NCA aktualizacji listy, o której mowa w pkt. 3.

4. Uprawnienia do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich nadaje dyrektor właściwego urzędu morskiego.

5. Służba SAR uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, zagrożeniu zanieczyszczeniem środowiska morskiego i informacji związanych z odebraniem alertem.

§ 5. W zakresie niezbędnym do realizacji zadań, o których mowa w § 3 ust.1 narodowy system SafeSeaNet udostępnia się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej i następującym krajowym użytkownikom LCA:

- 1) dyrektorom urzędów morskich;
- 2) służbie SAR;

- 3) Krajowemu Koordynatorowi Ostrzeżeń Nawigacyjnych;
- 4) Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
- 5) Komendantowi Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
- 6) Służbie Celnej;
- 7) wojewodzie pomorskiemu, warmińsko-mazurskiemu i zachodniopomorskiemu;
- 8) kapitanom i armatorom statków oraz agentom morskim, działającym w ich imieniu;
- 9) podmiotom zarządzającym portami lub przystaniami morskimi;
- 10) pilotom morskim;
- 11) podmiotom ustawowym właściwym w sprawach bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego oraz w sprawach zarządzania kryzysowego.

§ 6. 1. Służba VTS, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy:

- 1) niezwłocznie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego;
- 2) niezwłocznie informuje właściwych użytkowników krajowych LCA, o których mowa w § 5, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, a także – za pośrednictwem służby NCA (24/7) – ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 3) zapewnia aby ruch tych statków był monitorowany za pomocą dostępnych systemów, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt. 1;
- 4) może zasięgnąć informacji o tym statku ze wspólnotowego systemu SafeSeaNet, za pośrednictwem systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi;
- 5) w przypadku, gdy skutki potencjalnego niebezpieczeństwa rozciągają się na inne państwo członkowskie, niezwłocznie informuje za pośrednictwem służby NCA 24/7 za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, właściwe organy państw członkowskich, położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków.

2. Służba SAR, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust.1 pkt. 1 ustawy, niezwłocznie informuje za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, służbę NCA (24/7).

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, służba NCA (24/7) niezwłocznie informuje właściwą służbę VTS.

4. Armator, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu polskiego przekazuje informacje zgodnie z:

- 1) art. 28a ustawy,
- 2) art. 43 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055)

- za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

5. Armator, agent lub kapitan statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające przekazuje informację zgodnie z art. 10a ust.1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99 poz. 692, z 2009 r. Nr 5, poz. 8 i Nr 63, poz. 518) za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

6. Armator, agent lub kapitan statku, o którym mowa w art.11b ust.2 ustawy przekazuje informacje o statku zgodnie z tym artykułem za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

7. Kapitan portu przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do jego portu lub kotwiczowiska, wraz z identyfikatorem danego portu, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

8. Pilot morski przekazuje informacje, o których mowa w art. 36 ust. 9 ustawy za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

9. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przekazuje informacje, o których mowa w art. 37 ust. 5 ustawy za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

10. Organ inspekcyjny przekazuje Służbie VTS informacje o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 ustawy za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

11. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w ramach realizacji zadań punktu odbioru alertu, o których mowa w art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), przekazuje właściwe informacje związane z alertem za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

§ 7. 1. Służba VTS, w celu poprawy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego, w obszarze swego działania pełni następujące obowiązki:

- 1) prowadzi kontrolę i zarządzanie ruchem statków poprzez wydawanie instrukcji, zaleceń i nakazów;
- 2) prowadzi nadzór nad przestrzeganiem przez statki przepisów ruchu w wyznaczonych trasach przepływu, systemach rozgraniczenia ruchu i zgłaszania pozycji statku;
- 3) utrzymuje serwis informacji nautycznej i hydrologiczno-meteorologicznej oraz serwis asysty morskiej;
- 4) rozpowszechnia drogą radiową ostrzeżenia nawigacyjne o statkach lub zdarzeniach, o których mowa w § 6 ust. 1;
- 5) monitoruje ruch statków, o których mowa w § 6 ust. 1;
- 6) realizuje zadania określone w planie udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich, o którym mowa w art. 29a ustawy;
- 7) realizuje w stosunku do statków i obiektów portowych zadania regionalnego punktu kontaktowego zgodnie z art. 6 pkt. 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055);
- 8) współpracuje z podmiotami, o których mowa w § 5, poprzez dostarczanie informacji za pomocą narodowego systemu SafeSeaNet, niezbędnych do realizacji ustawowych zadań przez te podmioty.

2. Dyrektorzy urzędów morskich określają regulamin i szczegółowe procedury działania służb VTS, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane w tym zakresie przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA).

§ 8. Służba NCA (24/7) działa w trybie 24 godzinnym i jest obowiązana:

- 1) pełnić rolę krajowego punktu kontaktowego na potrzeby udzielania informacji dla użytkowników wspólnotowego systemu SafeSeaNet;
- 2) niezwłocznie informować krajowych użytkowników LCA, w przypadku otrzymania informacji ze wspólnotowego systemu SafeSeaNet o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie;
- 3) niezwłocznie informować użytkowników wspólnotowego systemu SafeSeaNet w przypadku otrzymania informacji od krajowych użytkowników LCA o statkach, o których mowa w art. 27b ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy, których skutki mogą rozciągać się na obszary morskie państw członkowskich;

- 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym przypadku otrzymania informacji, o których mowa w pkt 2 i 3 oraz w § 6 ust. 1 i 2;
- 5) zapewniać właściwy serwis krajowej infrastruktury teleinformatycznej niezbędnej dla funkcjonowania narodowego systemu SafeSeaNet zgodnie z wymaganiami dokumentu IFCD.

§ 9. 1. Systemy teleinformatyczne działające w ramach narodowego systemu SafeSeaNet powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać dostępność nie mniejszą niż określona w dokumencie IFCD;
- 2) archiwizować i odzyskiwać dane w określonym w dokumencie IFCD okresie czasowym;
- 3) w razie zaistnienia awarii lub planowanych przerw w pracy powinny być wdrożone procedury zastępcze zapewniające wymianę informacji morskiej;
- 4) umożliwiać przekazywanie właściwych informacji 24 godziny na dobę;
- 5) umożliwiać przekazywanie, niezwłocznie po otrzymaniu ządania, informacji o statku i ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na pokładzie statku, właściwym organom państw członkowskich.

2. W celu regularnego sprawdzania funkcjonowania wszystkich podsystemów narodowego systemu SafeSeaNet, przeprowadza się okresowe inspekcje i wszelkie inne czynności niezbędne dla zapewnienia ciągłości jego działania.

3. Dostęp do podsystemów narodowego systemu SafeSeaNet podlega ochronie i ograniczony jest tylko dla użytkowników upoważnionych przez krajowy organ odpowiedzialny NCA.

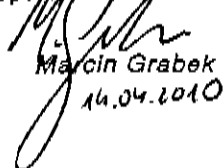
4. Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnianiem i wykorzystuje tylko zgodnie z ich przeznaczeniem określonym w przepisach.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego

  
Marcin Grabek  
14.04.2010

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), zwany dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 27c ust. 2 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. 27c ust. 2 ustawy, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania i organizacji Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, obowiązków Służby VTS dotyczących monitorowania statków, sposobu przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 2, oraz podmiotów, którym przekazuje się te informacje, sposobu rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1, wymagań wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji.

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Unii Europejskiej zmierzającymi do harmonizacji elektronicznej wymiany informacji morskich, w szczególności informacji związanych z ruchem statków i przewozem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających. Zbudowany w tym celu i stale rozwijany przez Komisję Europejską, we współpracy z państwami członkowskimi, wspólnotowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, tzw. SafeSeaNet, został w roku 2009 oficjalnie ogłoszony jako obowiązujący na poziomie Wspólnoty przepisami nowej Dyrektywy 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej Dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji. Zgodnie z założeniami ww. Dyrektywy 2009/17/WE wspólnotowy system SafeSeaNet powinien składać się z sieci krajowych systemów SafeSeaNet (tzw. national SafeSeaNet) utworzonych w poszczególnych państwach członkowskich UE, połączonych za pomocą centralnego systemu SafeSeaNet zarządzanego przez Komisję Europejską.

W związku z powyższym, w celu prawidłowego wywiązywania się Rzeczypospolitej Polskiej z zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie Dyrektywą 2002/59/WE, jak również zmieniającą ją Dyrektywą 2009/17/WE, administracja morska RP utworzyła Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), zwany dalej narodowym systemem SafeSeaNet, składający się z podsystemu monitorowania ruchu statków (na który składają się radary brzegowe bliskiego i dalekiego zasięgu, stacje brzegowe systemu AIS, system LRIT) oraz podsystemu przekazywania informacji (na który składają się: opracowany przez Urząd Morski w Szczecinie system kontrolno-informacyjny dla portów polskich oraz opracowany przez Urząd Morski w Gdyni system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi).

Ponieważ wymieniony powyżej system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi stanowi główną platformę wymiany informacji ze wspólnotowym systemem SafeSeaNet, zasadnym jest, aby Urząd Morski w Gdyni pełnił rolę krajowego organu odpowiedzialnego (tzw. NCA – National Competent Authority) ds. narodowego systemu SafeSeaNet.

Należy zauważyć, że narodowy system SafeSeaNet już działa, pozostaje jednak konieczność wprowadzenia przepisów krajowych wdrażających postanowienia Dyrektywy 2009/17/WE (w szczególności jej art. 1 ust. 2 lit. c, art. 1 ust. 15 oraz załącznika do tej Dyrektywy) oraz regulujących organizację i funkcjonowanie narodowego systemu SafeSeaNet. W tym celu opracowany został przedmiotowy projekt rozporządzenia, który poza wymienionymi wyżej przepisami Dyrektywy 2009/17/WE, dokonuje również doprecyzowania w zakresie wymagań Dyrektywy 2002/59/WE określonych w artykułach 5, 7, 8, 14, 21, 23 oraz 25. Ponadto, przepisy niniejszego projektu dokonują wdrożenia postanowień art. 9 ust. 3 i 4, art. 23 ust. 3 oraz art. 24 ust. 2 dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (które to postanowienia zobowiązują Państwa Członkowskie UE do stosowania elektronicznych środków wymiany informacji podczas zgłaszania się statków do rozszerzonej inspekcji, przekazywania organom inspekcyjnym informacji o statkach posiadających braki zauważone przez pilota morskigo lub podmiot zarządzający portem czy aktualnego czasu wejścia i wyjścia statku z portu).

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.



Projekt.

Z uwagi na fakt, iż narodowy system SafeSeaNet już w praktyce działa, a sam projekt rozporządzenia ma na celu jedynie uregulowanie jego organizacji i funkcjonowania, proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie w dniu ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

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

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie Służby VTS oraz organów inspekcyjnych), Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, armatorów i kapitanów statków oraz agentów morskich, działających w ich imieniu, pilotów morskich i podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi. W mniejszym stopniu projekt rozporządzenia będzie dotyczył działalności:

- Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych;
- Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
- Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
- Służby Celnej;
- wojewody pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego.

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

Należy zauważyć, że narodowy system SafeSeaNet już w praktyce działa, a sam projekt rozporządzenia ma na celu jedynie uregulowanie jego organizacji i funkcjonowania. Jednakże, przedmiotowy system jest systemem podlegającym ciągłemu rozwojowi i integracji z systemem wspólnotowym. Zarówno oprogramowanie, jak i jego infrastruktura będzie wymagała modernizacji i poprawek. Jako część składowa wspólnotowego systemu SafeSeaNet musi być na bieżąco dostosowywany do prawa UE oraz ustaleń Komisji Europejskiej i Państw Członkowskich UE przedstawionych m.in. w wymienionym w projekcie rozporządzenia dokumencie IFCD. Poza kosztami generowanymi przez modernizację systemu, występują również znaczne koszty opieki serwisowej nad systemami składowymi narodowego systemu SafeSeaNet. Koszty te obecnie pokrywane są z budżetu Urzędu Morskiego w Gdyni i zawarte są głównie w umowach na kolejne etapy rozbudowy systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, wymienionego w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. b projektu rozporządzenia. Szacunkowy koszt utrzymania ww. systemu to roczny wydatek rządu ok. 330 000 zł brutto, na co składa się koszt modernizacji systemu w zakresie SafeSeaNet oraz serwis 24/7.

### **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:**

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 konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami, reprezentującymi środowisko morskie:

- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,
- Polskie Linie Oceaniczne,
- Polski Rejestr Statków,
- 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.,
- Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
- Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni,
- Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Krajowa Izba Gospodarcza.

W trakcie konsultacji społecznych nie wpłynęły uwagi do projektu rozporządzenia.