

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia r.

w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej²⁾

Na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej;
- 2) strefy całorocznej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

§ 2. Wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, o których mowa w § 1 pkt 1, są określone w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Strefy całorocznej eksploatacji statków pasażerskiej żeglugi krajowej stanowią polskie obszary morskie.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2008 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. Nr 97, poz. 633), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik do rozporządzenia Ministra
Transportu, Budownictwa i Gospodarki
Morskiej
z dnia (poz.... ..)

§1. Wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej zostały sporządzone w formie map, zgodnie z terytorialną właściwością dyrektorów urzędów morskich:

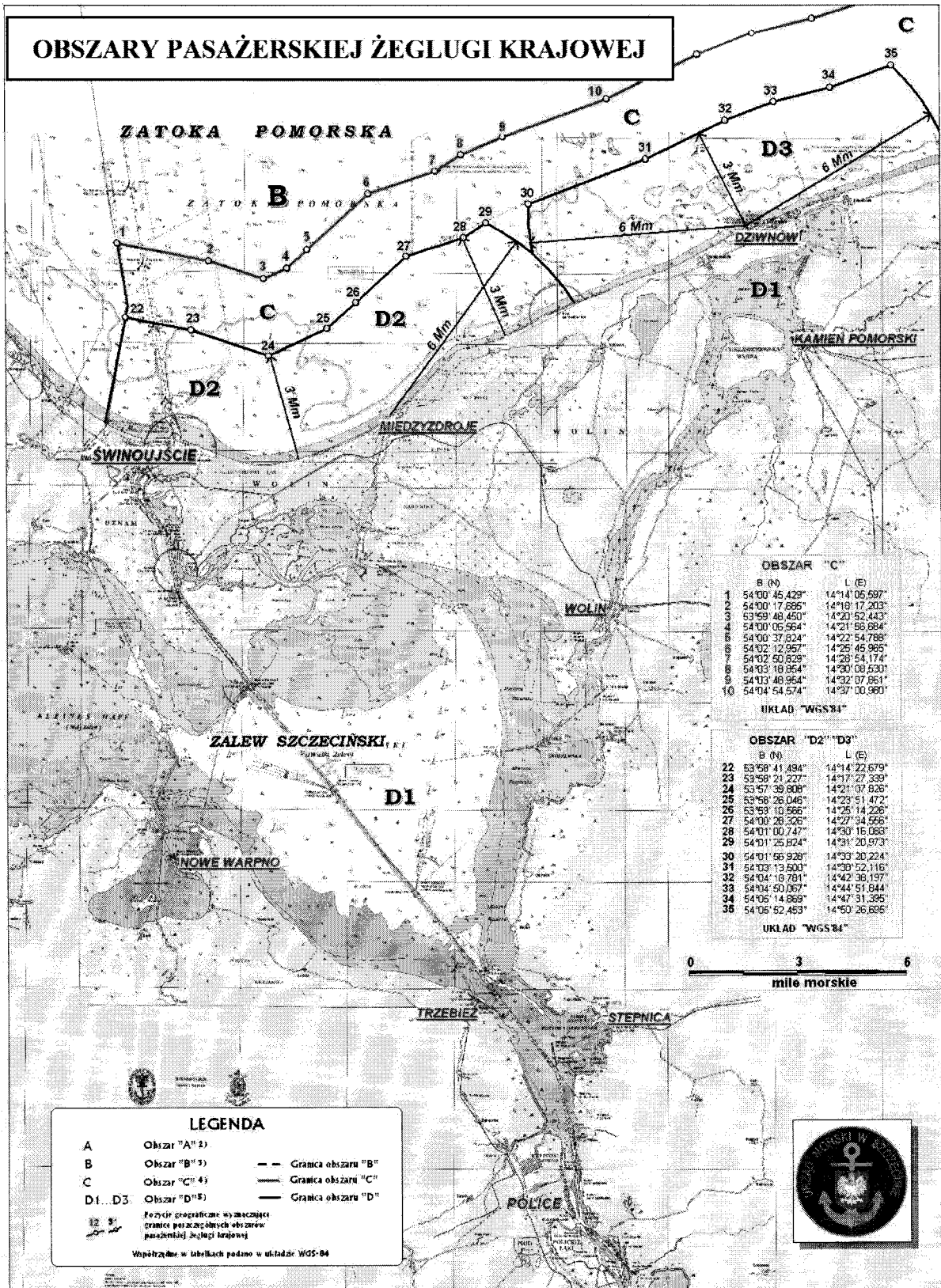
- 1) wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – rys. 1, rys. 2;
- 2) wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku – rys. 3;
- 3) wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – rys. 4.

§2. Zastosowane na mapach skróty i symbole oznaczają odpowiednio:

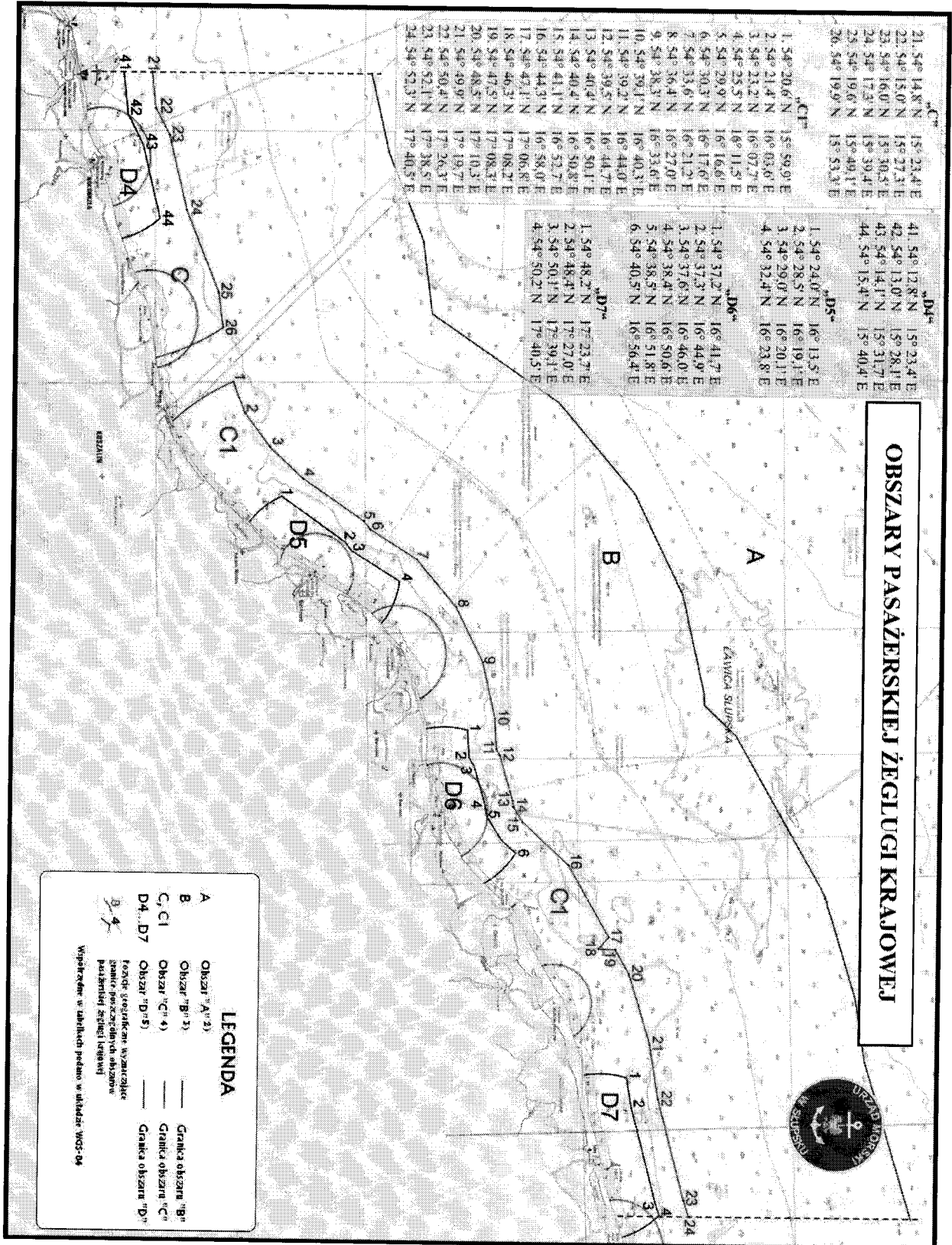
- 1) litera „A” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy A, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D;
- 2) litera „B” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy B, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- 3) litery „C” oraz „C1” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy C, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia określonego w odrębnych przepisach oraz bieżących ogłoszeniach Kapitanatów i Bosmanatów Portów, oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali³⁾ 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;
- 4) litery „D1”, „D2”, „D3”, „D4”, „D5”, „D6”, „D7”, „D8”, „D9”, „D10” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy D, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 6

³⁾ Rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej największej wysokości fal zaobserwowanych na danym obszarze.

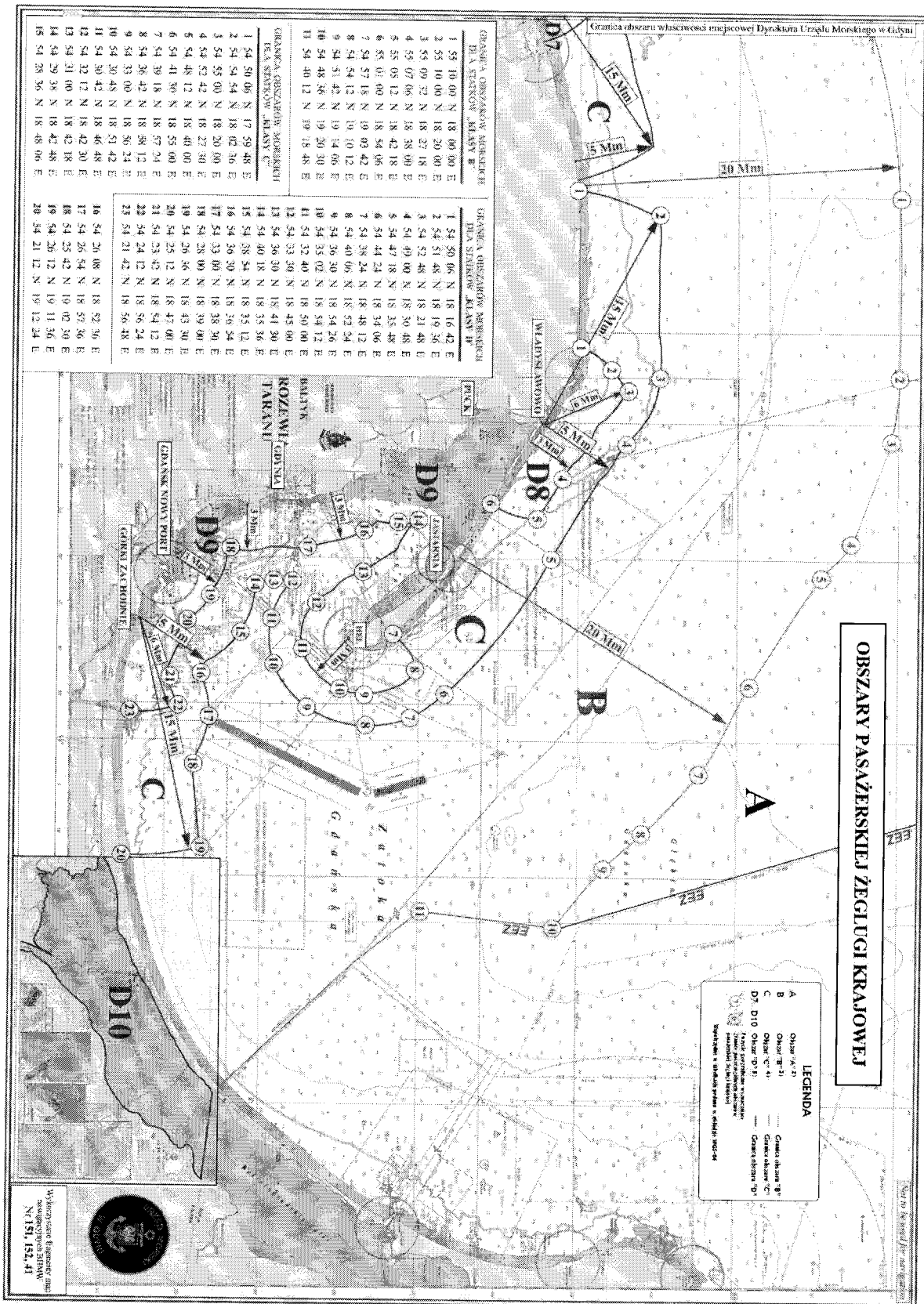
Rys. 2 Wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.



Rys. 3 Wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.



Rys. 4 Wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.



•
•
•

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 86 ust. 10 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykazy 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.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy art. 4 dyrektywy 2009/45/WE w *sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich*, zwanej dalej dyrektywą 2009/45/WE, zgodnie z którymi Państwo Członkowskie ustala wykaz obszarów morza w ramach swojej jurysdykcji, wyznaczających strefy eksploatacji całorocznej oraz, gdzie stosowne, strefy ograniczonej czasowo eksploatacji w zależności od klasy statków.

Ze względu na rozmiar polskich obszarów morskich oraz strukturę administracji morskiej, wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej został podzielony na 3 części zgodnie z właściwością terytorialną dyrektorów urzędów morskich. Aby wykaz był czytelny dla osób nim zainteresowanych została wybrana graficzna forma jego prezentacji, do której objaśnienia zamieszczono w paragrafie drugim załącznika.

Rysunki 1 oraz 2 w załączniku do projektu rozporządzenia obejmują obszar objęty zakresem właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, natomiast rysunki 3 i 4 odpowiednio Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz w Gdyni.

Zgodnie z zapisami projektu rozporządzenia, na całych polskich obszarach morskich została ustanowiona strefa całorocznej eksploatacji statków pasażerskich uprawiających pasażerską żeglugę krajową.

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.

Projekt 03.08.2012

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. Ograniczenia mogą również zostać wprowadzone bieżącymi ogłoszeniami Kapitanatów lub Bosmanatów Portów, wynikającymi np.: z przeprowadzanych na danym akwenie 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.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), zwanej dalej ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) kapitanów statków morskich;
- 5) armatorów statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Rejestr Statków S.A.
2. Det Norske Veritas Polska
3. Germanischer Lloyd Polska
4. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce
5. Lloyd's Register Oddział w Polsce
6. RINA Poland Sp. z o.o.
7. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
8. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
9. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
10. Związek Armatorów Polskich
11. Polska Żegluga Bałtycka
12. Polska Żegluga Morska
13. Unibaltic
14. Rem-Service. Sp. z o.o.
15. Unity Line Sp. z o.o.
16. Polskie Linie Oceaniczne
17. Baltramp
18. Bureau Veritas Polska sp. z o.o.
19. NSZZ „Solidarność”
20. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
21. Forum Związków Zawodowych

22. Business Centre Club – Związek Pracodawców
23. Polska Konferencja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
24. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
25. Związek Rzemiosła Polskiego

Żaden z podmiotów nie zgłosił uwag do projektu rozporządzenia.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

6. 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 przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.