

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia.....2011 r.

w sprawie wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR)²⁾

(Dz. U.)

Na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej ustawą, zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) kategorie statków, które mogą być wyposażone w uproszczone rejestratory danych z podróży (S-VDR),
- 2) kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w rejestratory danych z podróży (VDR) albo uproszczone rejestratory danych z podróży (S-VDR).

§ 2. Statki inne niż pasażerskie zbudowane przed 1 lipca 2002 r. mogą być wyposażone w S-VDR zamiast VDR.

§ 3. Zwalnia się z obowiązku wyposażania w VDR lub S-VDR statki:

- 1) inne niż pasażerskie o pojemności brutto poniżej 3 000;
- 2) pasażerskie, odbywające podróże wyłącznie w żegludze krajowej:
 - a) podczas których nie oddalają się więcej niż 20 mil morskich od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza;
 - b) po obszarach morskich, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji, lub w określonym czasie, w przypadku eksploatacji w ograniczonym

¹⁾ 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).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10),

2) 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 (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101),

3) dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 2,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się więcej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz więcej niż 5 mil morskich od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza;

c) po obszarach morskich, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji, lub w określonym czasie, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 1,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się więcej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz więcej niż 3 mile morskie od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza;

3) inne niż statki pasażerskie typu ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. w przypadku, gdy połączenie systemu VDR z istniejącym wyposażeniem danego statku nie ma uzasadnienia i jest niewykonalne. Decyzję w tym zakresie podejmuje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, jako organ inspekcyjny, na podstawie opinii uznanej stacji atestacji urządzeń nawigacyjnych lub uznanej organizacji..

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie harmonogramu wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (Dz. U. z 2004 r. Nr 103 poz. 1087).

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

Minister Infrastruktury

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wyposażania statków w rejestratory danych podróży (VDR), zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji ustawowej zawartej w art. 15 ust. 2 ustawy, rozporządzenie wprowadza przepisy dotyczące kategorii statków, które mogą być wyposażone w uproszczone rejestratory danych z podróży (S-VDR), oraz kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w rejestratory danych z podróży (VDR) lub uproszczone rejestratory danych z podróży (S-VDR).

Obowiązek wyposażenia statku w VDR lub S-VDR nakładają zarówno przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) - Prawidło 20 rozdziału V *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)*, jak przepisy Unii Europejskiej. – artykuł 10 Dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. *ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków* (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10), zmienionej dyrektywą 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101). Kategorie statków, do których stosuje się wymogi dotyczące wyposażenia w VDR lub S-VDR wymienione zostały w załączniku I dyrektywy 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. *zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków* (Dz. Urz. UE L 49 z 24.02.2011, str. 33).

Zgodnie z § 2 rozporządzenia dopuszcza się, by starsze statki inne niż pasażerskie, zbudowane przed 1 lipca 2002 r. były wyposażone w uproszczoną wersję systemu: S-VDR zamiast VDR.

W § 3 wymienione są kategorie statków, które zwalnia się z obowiązku wyposażania w VDR lub S-VDR. Po pierwsze zatem, zwolnieniu temu podlegają wszystkie statki inne niż pasażerskie o pojemności brutto poniżej 3 000. Wyłączenie to odpowiada zarówno normom ustanowionym przez IMO, jak przepisom Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o statki pasażerskie w żegludze krajowej, to zgodnie z dyrektywą 2011/15/UE państwa członkowskie mogą dokonać wyłączeń, z których skorzystała Polska. Zgodnie z § 3 pkt 2 rozporządzenia wyłączeniu temu podlegają statki odbywające podróże wyłącznie w żegludze krajowej, inne niż statki „klasy A”, zdefiniowane przepisami 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 1, str. 1). W artykule 4 przedmiotowej dyrektywy znajdują się definicje klas statków pasażerskich, w zależności od obszaru morskiego, po którym pływają. Statki "klasy A" to statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej, inne niż statki klas B, C i D. Statki „klasy B” to statki odbywające podróże wyłącznie w żegludze krajowej, podczas których nie oddalają się więcej niż 20 mil morskich od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza. Żegluga statków „klasy C” ogranicza się do obszarów, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji, lub w określonym czasie, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 2,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się więcej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz więcej niż 5 mil morskich od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza. Natomiast statki „klasy D” odbywają wyłącznie podróże w żegludze krajowej, po obszarach morskich, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji, lub w określonym czasie, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 1,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się więcej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz więcej niż 3 mile morskie od brzegu, do którego mogą dotrzeć rozbitkowie, przy średnim poziomie morza..

Zgodnie z załącznikiem I dyrektywy 2011/15/UE oraz ust. 3 Prawidła 20 rozdz. V Konwencji SOLAS, ustawodawca przewidział również wyłącznie z obowiązku wyposażenia VDR lub S-VDR dla statków inne niż statki pasażerskie typu ro-ro, zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r. w przypadku, gdy połączenie systemu VDR z istniejącym wyposażeniem danego statku nie ma uzasadnienia i jest niewykonalne. Niewykonalność podłączenia VDR stwierdza w drodze decyzji dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, jako właściwy organ inspekcyjny. Decyzja ta musi być oparta na technicznych przesłankach, udokumentowanych przez uznaną stację atestacji urządzeń nawigacyjnych lub uznaną organizację.

Rozporządzenie zastępuje rozporządzenie wydane na podstawie art. 16b ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie harmonogramu wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (Dz. U. z 2004 r. Nr. 103 poz. 1087) i wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 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, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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) armatorów statków o polskiej przynależności;
- 4) kapitanów statków morskich;
- 5) załogi statków morskich;
- 6) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 7) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

Związek Armatorów Polskich: secretariat@polshipowners.pl

Polska Żegluga Bałtycka – info@polferries.pl

Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl

Polskie Linie Oceaniczne – pol@pol.com.pl

Polski Rejestr Statków – mailbox@prs.pl

Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl

Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych: jurmak@post.pl

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. – marketing@port.gdynia.pl

Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. – info@port.szczecin.pl

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. – info@port.gdansk.pl

Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich: pspm@pspm.pl

Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni: office@apmar.org.pl

Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej: proskurnicki@wp.pl

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej: kigm@kigm.pl

Krajowa Izba Gospodarcza: kig@kig.pl

W trakcie konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi do projektu.

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.