

## ROZPORZĄDZENIE

### MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>

z dnia ..... 2012 r.

#### w sprawie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich

Na podstawie art. 86 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposoby oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

**§ 2.1** Stosuje się następujące sposoby oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich:

- 1) pływające znaki nawigacyjne, zwane dalej „pławami”;
- 2) stałe znaki nawigacyjne, zwane dalej „stawami” albo „dalbami”;
- 3) wirtualne oznakowanie i odwzorowania wykorzystywane na elektronicznych mapach nawigacyjnych.

2. Sposoby oznakowania nawigacyjnego, o których mowa w ust. 1, służą do dostarczania informacji dotyczących:

- 1) bocznych granic torów wodnych lub kanałów;
- 2) przeszkód naturalnych lub innych przeszkód nawigacyjnych, w szczególności niebezpiecznych wraków;
- 3) przeszkód nawigacyjnych opisanych jako ”nowe niebezpieczeństwo”;
- 4) akwenów specjalnych, w tym akwenów, na których uprawianie żeglugi może być regulowane przepisami szczególnymi;
- 5) innych obiektów ważnych dla bezpieczeństwa żeglugi, w tym w szczególności mostów, konstrukcji „offshore” i morskich elektrowni wiatrowych;
- 6) dodatkowych informacji ułatwiających prowadzenie żeglugi;
- 7) sondaży i izobat.

---

<sup>1)</sup> 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).

§ 3. W oznakowaniu nawigacyjnym, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA), stosuje się systemy oznakowania nawigacyjnego obejmujące:

- 1) systemy nawodne – obejmują nawodną infrastrukturę sygnalizacyjno-ostrzegawczą i wizualnego pozycjonowania (np. latarniowce, pławy);
- 2) systemy lądowe – obejmują lądową infrastrukturę sygnalizacyjno-ostrzegawczą i wizualnego pozycjonowania (np. latarnie morskie, stawy);
- 3) systemy radionawigacyjne – systemy oparte o sygnały radiowe wysyłane przez specjalne nadajniki np. proste nadajniki (radiolatarnie) lub zsynchronizowane nadajniki w systemie hiperbolicznym, elektroniczne mapy nawigacyjne służące do odczytu danych zawierających aktualne sondáže i izobaty, jak również protokoły wykorzystywane w Systemie Automatycznej Identyfikacji (System AIS);
- 4) infrastrukturę systemów oznakowania nawigacyjnego – urządzenia, sieci przesyłowe i związane z nimi obiekty i ich operatorzy świadczący niezbędne usługi w zakresie prawidłowego funkcjonowania systemów oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

§ 4 1. Wyróżnia się następujące rodzaje znaków nawigacyjnych, zgodnie z systemem oznakowania nawigacyjnego IALA dla Regionu A<sup>2)</sup>:

- 1) znaki boczne - służące do wyznaczenia lewej i prawej granicy (strony) toru wodnego lub kanału. Znaki te stosowane są zgodnie z przyjętym kierunkiem oznakowania. Obserwator poruszający się od strony morza do portu, ujścia rzeki, toru wodnego lub kanału, zgodnie z kierunkiem oznakowania, po prawej burcie powinien widzieć znak prawej strony, po lewej zaś burcie - znak lewej strony toru wodnego. W wyjątkowych przypadkach kierunek oznakowania nawigacyjnego bocznego może być określony przez służby oznakowania nawigacyjnego urzędów morskich w inny sposób. W szczególności kierunek oznakowania wyznaczający tor wodny przy opływananiu wysp lub w cieśninach łączących otwarte wody morskie może być zgodny z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Numeracja znaków nawigacyjnych rozpoczyna się od strony morza (na początku toru wodnego), przy czym numery nieparzyste – określają znaki nawigacyjne po prawej stronie toru wodnego, a numery parzyste – znaki po lewej jego stronie. Oznaczenia literowe znaków stosuje się tylko wówczas, gdy znaki nawigacyjne wystawione są po jednej stronie toru wodnego lub kanału. Również w tym wypadku oznaczenia w kolejności liter alfabetu biorą początek od strony morza.

---

<sup>2)</sup> Regionalny podział oznakowania nawigacyjnego odnosi się do stałych i pływających znaków, które służą do określania bocznych granic torów wodnych, miejsc niebezpiecznych oraz rejonów i obiektów ważnych dla nawigatora. Dla Regionu A, obejmującego Europę, Afrykę, Australię i większość Azji, znakiem bocznym stosowanym do oznaczania lewej burty jest znak koloru czerwonego, dla prawej burty – znak koloru zielonego.

- 2) znaki kardynalne – służące do:
  - a) wskazania, że bezpieczna woda znajduje się po tej stronie znaku, od której pochodzi jego nazwa: północny (N), wschodni (E), południowy (S) i zachodni (W),
  - b) wskazania bezpiecznej strony, którą należy minąć przeszkodę; nazwa znaku wskazuje stronę, po której należy znak omijać,
  - c) zwrócenia uwagi na utrudnienia na torze wodnym, takie jak: zakole (zakręt), skrzyżowanie torów wodnych, rozwidlenie toru wodnego, kraniec mielizny;
- 3) znaki odosobnionego niebezpieczeństwa – określające spłylenie daleko od brzegu, wysepkę oddzieloną od lądu wąskim przesmykiem, wrak statku i inne przeszkody nawigacyjne. Ustawia się je albo zamocowuje na lub ponad odosobnionym niebezpieczeństwem rozciągającym się w ograniczonym rejonie, dookoła którego woda jest żeglowna;
- 4) znaki bezpiecznej wody – służące do wskazania, że wokół znaku woda jest żeglowna. Stosowane są do wyznaczenia linii środkowej lub osi toru wodnego lub – alternatywnie – jako znaki boczne lub kardynalne dla wskazania podejścia od lądu, jak również do wskazania najlepszego miejsca przejścia pod stałym mostem;
- 5) znaki specjalne – służące do oznaczania specjalnego rejonu lub obiektu, o którym informują odpowiednie dokumenty lub publikacje nautyczne. Znakami specjalnymi oznakowuje się w szczególności:
  - a) strefy rozgraniczenia ruchu, w przypadkach, w których stosowanie konwencjonalnego oznakowania toru wodnego może wprowadzić w błąd,
  - b) wysypiska odpadów,
  - c) strefy ćwiczeń wojskowych,
  - d) kable lub rurociągi,
  - e) strefy rekreacyjne,
  - f) inne linie i obszary, w szczególności granicę państwa, kotwicowiska;
- 6) znaki „tymczasowa pława wrakowa” – służące do oznakowania wraków do czasu:
  - a) zidentyfikowania wraku i rozpowszechnienia stosownych informacji w publikacjach nautycznych, lub,
  - b) pełnego zbadania wraku i określenia jego pozycji i głębokości nad wrakiem, lub,
  - c) wystawienia znaku lub znaków nawigacyjnych o charakterze stałym, oznakowujących pozycję wraku.

7) inne znaki – służące do dostarczania dodatkowych informacji ułatwiających prowadzenie bezpiecznej żeglugi:

- a) nabieżniki – grupa dwóch lub więcej stałych znaków albo świateł, znajdująca się w tej samej płaszczyźnie pionowej tworząc linię, którą statki mogą podążać nie zmieniając namiaru na nie. Nabieżniki stosuje się przede wszystkim do wskazywania:
  - osi bądź krawędzi torów wodnych,
  - linii granic na akwenach,
  - wąskich przejść,
  - obszarów niebezpiecznych dla nawigacji.
- b) światła sektorowe – stałe znaki nawigacyjne o dowolnej konstrukcji, wyposażone w światło o różnych kolorach lub charakterystykach, pokazywanych w określonych namiarach. Kolory świateł w określonych sektorach przekazują nawigatorom informację o kierunkach. Światła sektorowe stosuje się między innymi do wskazywania statkom:
  - kierunku podejścia na torach wodnych,
  - miejsc, w których przecinają się różne tory wodne,
  - punktów, w których należy wykonać zwrot,
  - niebezpieczeństw nawigacyjnych lub innych miejsc ważnych dla prowadzenia nawigacji,
  - obszarów, których należy unikać.
- c) latarnie morskie – charakterystyczna wieża, wysoki budynek lub konstrukcja wzniesiona w określonym miejscu wybrzeża w celu umiejscowienia na niej światła nawigacyjnego. Zarówno w dzień, jak i w nocy stanowi punkt nawigacyjny, który jest łatwy do rozpoznania przez nawigatorów ułatwiający w ten sposób prowadzenie żeglugi przybrzeżnej.
- d) stałe znaki nawigacyjne – znaki sygnalizacyjne wbite w dno akwenu i wystające ponad powierzchnię wody (dalby) lub umieszczone na brzegu (stawy), które mogą być wyposażone w światła nawigacyjne. Mogą one pełnić rolę znaków bocznych, kardynalnych, specjalnych, ostrzegawczych na konstrukcjach hydrotechnicznych (nabrzeża, pirsy, pomosty) lub znaków orientacyjnych na akwenach oddalonych od torów wodnych.

2. W nadzwyczajnych sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa lub z przyczyn praktycznych możliwe jest również w ramach systemu oznakowania nawigacyjnego zastosowanie oznakowania wirtualnego.

3. W przypadku potrzeby oznakowania nowych niebezpieczeństw, identyfikowanych zarówno jako przeszkody naturalne, w szczególności piaszczyste mielizny, jak i przeszkody powstałe na skutek działalności człowieka, w szczególności wraki, których jeszcze nie podano do wiadomości w dokumentach lub publikacjach nautycznych, oznacza się je za pomocą właściwych znaków bocznych, kardynalnych lub odosobnionego niebezpieczeństwa albo za pomocą znaków „tymczasowa pława wrakowa”.

4. Sposób rozmieszczenia, konstrukcję, kształt, kolorystykę, charakterystykę świateł i znaki szczytowe znaków nawigacyjnych, o których mowa w ust. 1, określa część A załącznika do rozporządzenia.

5. Sposób oznakowania tras żeglownych pod stałymi mostami, w pobliżu konstrukcji „offshore”, falochronów, morskich farm hodowlanych oraz morskich elektrowni wiatrowych określa załącznik do rozporządzenia – część B.

**§ 5. 1.** W zależności od lokalnych potrzeb i warunków można stosować jeden rodzaj znaków nawigacyjnych lub kombinację znaków nawigacyjnych, o których mowa w § 4 ust. 1.

2. Znaki nawigacyjne mogą być oznaczone cyframi, literami lub kombinacjami liter i cyfr, nazwami bądź skrótami nazw.

**§ 6. 1.** Pławy dzielą się na pławy świetlne i pławy nieświecące.

2. Pławy świetlne określa charakterystyka światła, kształt i kolor pławy oraz znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji.

3. Pławy nieświecące określa kształt, kolor pławy, znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji, oraz kolor światła, jaki powinien dawać materiał odbłaskowy, jeżeli pława jest nim pokryta.

**§ 7.** Na okres zimy pławy wszystkich typów mogą być zastępowane znakami zastępczymi.

**§ 8. 1.** W zależności od rodzaju pławy do jej oznakowania używa się koloru czerwonego, zielonego, czarnego, niebieskiego, żółtego lub białego, w kombinacjach przewidzianych dla odpowiednich rodzajów oznakowania.

2. Jeżeli pławę zastępuje znak nawigacyjny stały, powinien on być oznaczony takim samym kolorem co pława.

3. Jeżeli stały znak nawigacyjny zastępuje pława, powinna ona być oznaczona takim samym kolorem, jak stały znak nawigacyjny.

**§ 9.** Znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w radarowe urządzenia odzewowe (rakony), urządzenia elektroakustyczne do nadawania sygnałów dźwiękowych (nautofony), elektronicznie aktywne reflektory radarowe lub urządzenia Systemu Automatycznej Identyfikacji (System AIS).

§ 10. Jeżeli znak nawigacyjny pokryty jest materiałem odbłaskowym, to powinien on dawać światło odbite odpowiednio koloru czerwonego, zielonego, niebieskiego, żółtego lub białego, w kombinacjach przewidzianych dla odpowiednich rodzajów oznakowania.

§ 11. 1. Pławy świetlne powinny być wyposażone w reflektory radarowe zamontowane i oznakowane w taki sposób, aby nie utrudniały identyfikacji znaku.

2. Pozostałe znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w reflektory radarowe, zamontowane i oznakowane w sposób, o którym mowa w ust. 1.

§ 12. Znaki nawigacyjne i systemy radionawigacyjne, w szczególności światła sektorowe, światła i znaki nabieżnikowe, światła ostrzegawcze i latarnie morskie a także infrastruktura systemów nawigacyjnych, muszą spełniać wymagania określone przez IALA.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

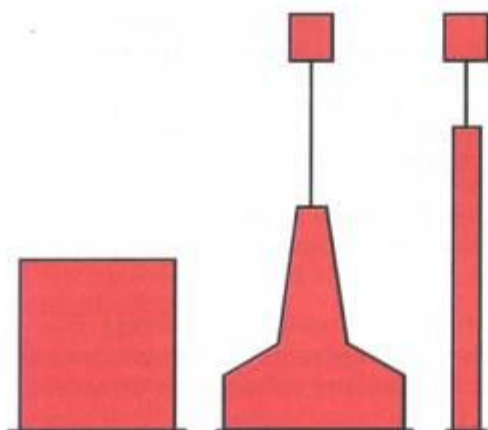
**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

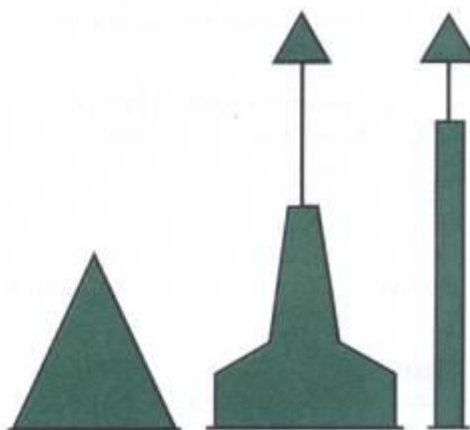
<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 października 2002 r. w sprawie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz. U. Nr z 2003 r. Nr 20, poz. 173), które na podstawie art. 86 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

## CZĘŚĆ A. WZORY ZNAKÓW NAWIGACYJNYCH I ICH ZASTOSOWANIE

### Znaki boczne (§ 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia)

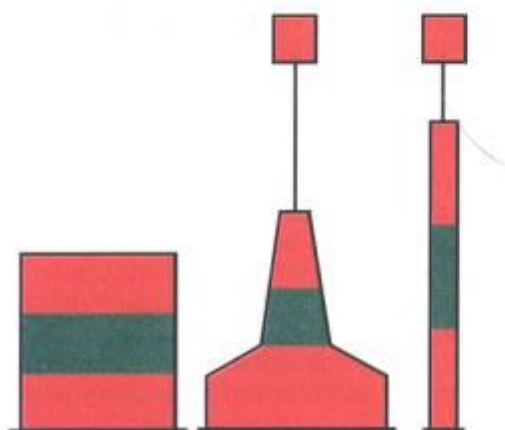


Rys. 1. Znaki lewej strony

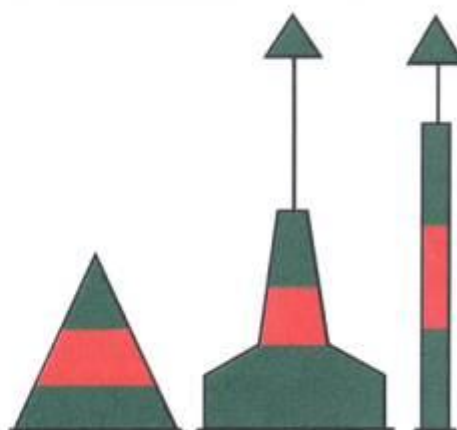


Rys. 2. Znaki prawej strony

### Rozdzielenie toru



Rys. 3. Główny tor w prawo



Rys. 4. Główny tor w lewo

1. Pławy znajdujące się na krawędziach torów wodnych kanałów powinny posiadać następujące cechy:

1) znaki nawigacyjne boczne lewej strony (rys. 1):

- a) kształt – walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor – czerwony,
- c) znak szczytowy – pojedynczy, czerwony walec – stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – czerwony, poziomy pas lub czerwony kwadrat,
- e) światło (jeżeli jest) – czerwone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego;

2) znaki nawigacyjne boczne prawej strony (rys. 2):

- a) kształt – stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor – zielony.
- c) znak szczytowy – pojedynczy, zielony stożek zwrócony wierzchołkiem do góry – stosowany na pławach innych niż stożkowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – zielony, poziomy pas lub zielony trójkąt,
- e) światło (jeżeli jest) – zielone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego.

2. Pławy znajdujące się na rozdzielaniu toru powinny posiadać następujące cechy:

1) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w prawo (rys. 3):

- a) kształt – walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor – czerwony, z jednym szerokim, zielonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy – pojedynczy, czerwony walec – stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – czerwony, poziomy pas lub czerwony kwadrat.
- e) światło (jeżeli jest) – czerwone, błyskowe złożone FI (2+1);

2) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w lewo (rys. 4):

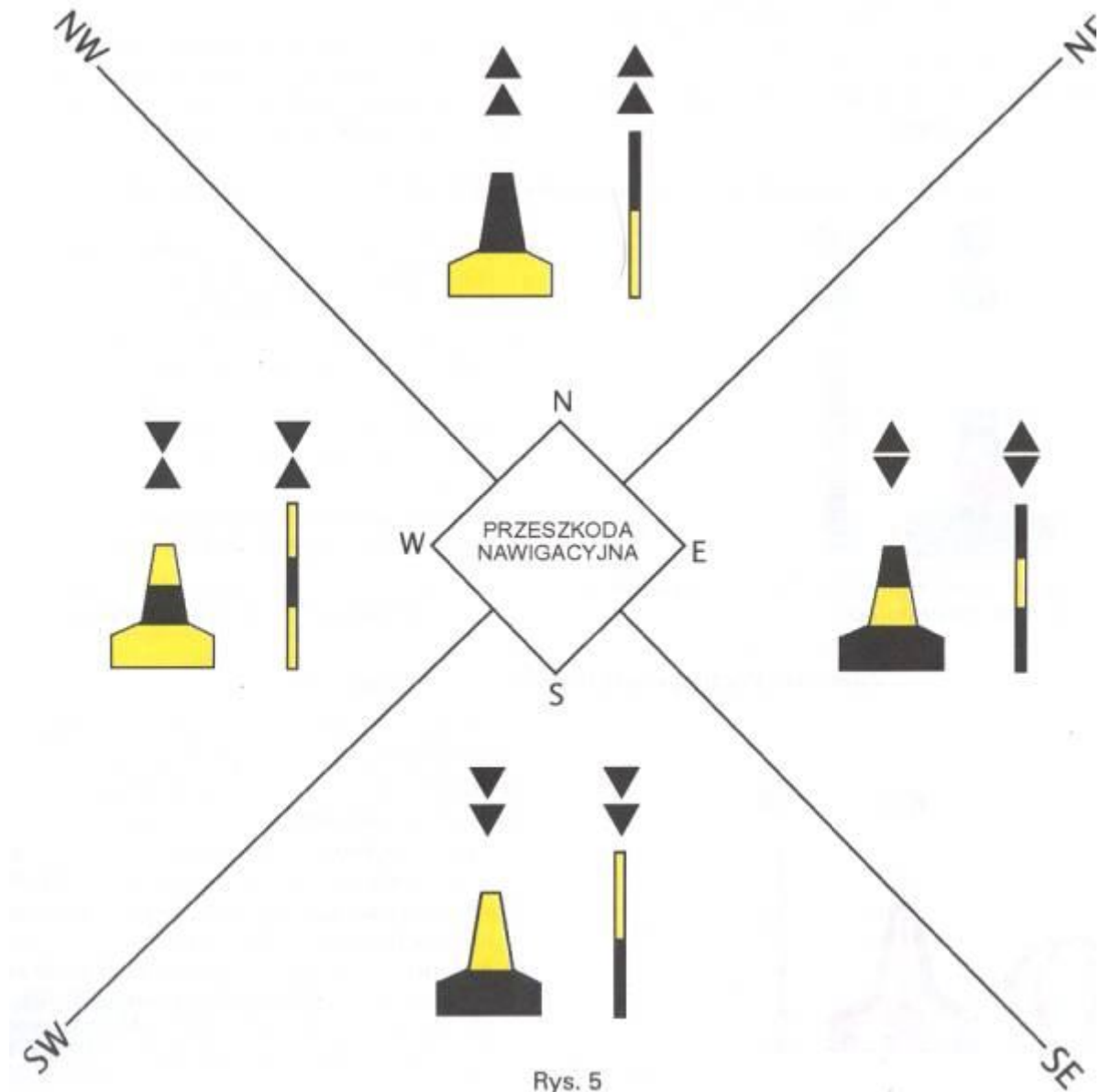
- a) kształt – stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor – zielony, z jednym szerokim, czerwonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy – pojedynczy, zielony stożek skierowany wierzchołkiem do góry – stosowany na pławach innych niż stożkowe,



d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – zielony, poziomy pas lub zielony trójkąt,

e) światło (jeżeli jest) – zielone, błyskowe złożone FI (2+1).

#### Znaki kardynalne (§ 4 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia)



Rys. 5

3. Znaki nawigacyjne kardynalne (rys. 5) powinny posiadać następujące cechy:

1) gdy znajdują się w kwadrancie północnym (N):

a) kształt – kolumnowy lub drążkowy,

b) kolor – czarny nad żółtym,

c) znak szczytowy – dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do góry,

d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – niebieski, poziomy pas na czarnej części oraz żółty poziomy pas na żółtej części,

e) światło (jeżeli jest) – białe, migające – Q lub szybko migające – VQ,;

2) gdy znajdują się w kwadrancie wschodnim (E):

a) kształt – kolumnowy lub drążkowy,

b) kolor – czarny z szerokim poziomym, żółtym pasem,

c) znak szczytowy – dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone podstawami do siebie,

d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – dwa niebieskie poziome pasy na górnej czarnej części,

e) światło (jeżeli jest) – białe, migające grupowe – Q(3) 10s lub szybko migające grupowe – VQ(3) 5s;

3) gdy znajdują się w kwadrancie południowym (S):

a) kształt – kolumnowy lub drążkowy.

b) kolor – żółty nad czarnym,

c) znak szczytowy – dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami w dół,

d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – żółty poziomy pas na żółtej części i niebieski poziomy pas na czarnej części,

e) światło (jeżeli jest) – białe, migające złożone – Q(6)+LFI 15s lub szybko migające złożone – VQ(6)+LFI 10s;

4) gdy znajdują się w kwadrancie zachodnim (W):

a) kształt – kolumnowy lub drążkowy,

b) kolor – żółty z szerokim poziomym czarnym pasem,

c) znak szczytowy – dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do siebie,

d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – dwa poziome żółte pasy na górnej żółtej części,

e) światło (jeżeli jest) – białe, migające złożone – Q(9) 15s lub szybko migające złożone – VQ(9) 10 s.

**Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (§ 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia)**

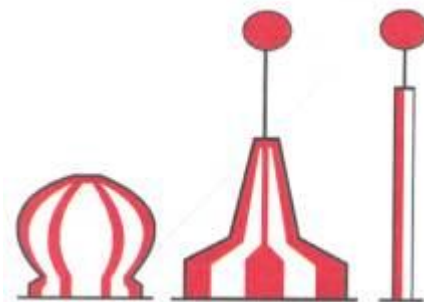


Rys. 6

4. Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (rys. 6) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt – dowolny, lecz niekolidujący ze znakami bocznymi, przy czym w wypadku pław stosuje się kształt kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor – czarny, z jednym lub więcej szerokimi, poziomymi, czerwonymi pasami;
- 3) znak szczytowy – dwie czarne kule jedna nad drugą, przy czym znak powinien być tak duży, jak to tylko możliwe i z wyraźnym prześwitem pomiędzy kulami;
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – jedna lub więcej par poziomych niebiesko-czerwonych pasów;
- 5) światło (jeżeli jest) – białe, błyskowe grupowe – FI(2).

**Znaki bezpiecznej wody** (§ 4 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia)



Rys. 7

5. Pławy będące znakami bezpiecznej wody (rys. 7) powinny posiadać następujące cechy:

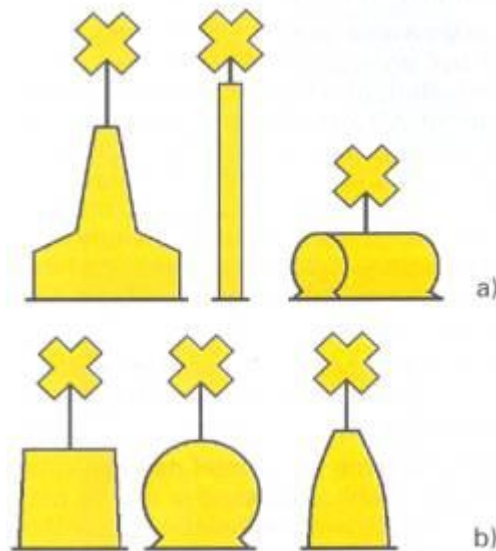
- 1) kształt – kulisty, kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor – czerwone i białe pionowe pasy;

3) znak szczytowy – pojedyncza, czerwona kula – stosowany jest na pławach innych niż kuliste;

4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – czerwone i białe pasy poziome lub pionowe;

5) światło (jeżeli jest) – białe, izofazowe – Iso albo przerywane – Oc lub blaskowe – LFI 10s, względnie litera kodu Morse’a „A” – Mo (A).

**Znaki specjalne** (§ 4 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia)



Rys. 8

6. Znaki specjalne w postaci pław (rys. 8) powinny posiadać następujące cechy:

1) kształt dowolny, wyróżniający się spośród innych (rys. 8a), lecz gdy znak wskazuje stronę przejścia, powinien być on zgodny ze znakami nawigacyjnymi systemu bocznego i bezpiecznej wody (rys. 8b);

2) kolor – żółty;

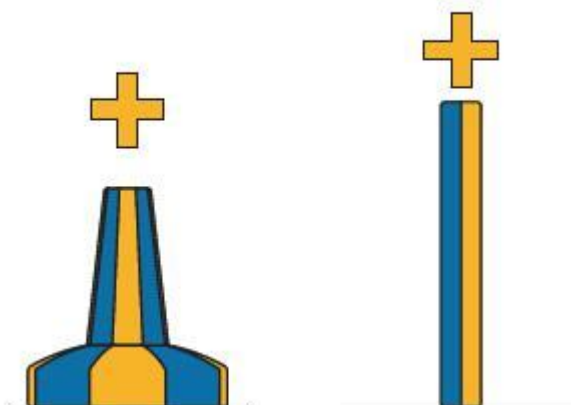
3) znak szczytowy (jeżeli jest) – pojedynczy, „leżący” (X) żółty krzyż (rys. 8);

4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – pojedynczy poziomy, żółty pas lub „leżący” (X) żółty krzyż lub żółty symbol (znak);

5) światło (jeżeli jest) – żółte, rytm dowolny, lecz inny niż dla oznakowania kardynalnego, odosobnionego niebezpieczeństwa i bezpiecznej wody; pławy Ocean Data Acquisition System (ODAS) – służące do pozyskiwania informacji meteorologicznych i naukowych - powinny posiadać światło błyskowe grupowe – FI (5) 20s.

6.1. Zastosowanie znaków specjalnych do dodatkowego oznakowania akwenu lub przeszkody, innych niż wymienione w § 4 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia, nie może kolidować z zasadami oznakowania nawigacyjnego określonymi w rozporządzeniu.

## Znaki „tymczasowa pława wrakowa” (§ 4 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia)



Rys. 9

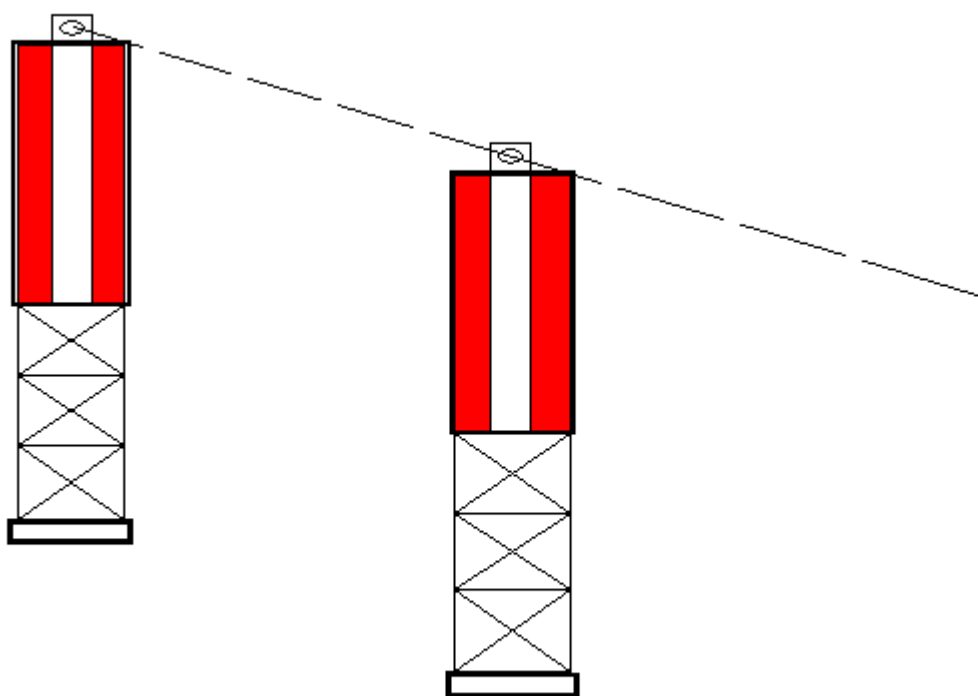
7. Znaki „tymczasowa pława wrakowa” (rys. 9) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor – niebieskie i żółte pionowe pasy, równe pod względem liczby i rozmiarów (od 4 do 8 pasów);
- 3) znak szczytowy (jeżeli jest) – pojedynczy żółty krzyż w pozycji pionowej (rys. 9);
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) – pionowe, żółte i niebieskie pasy;
- 5) światło – zmiennobarwne w kolorze żółtym i niebieskim, przerywane - Al.Oc.BuY.3s.

## Inne znaki (§ 4 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia)

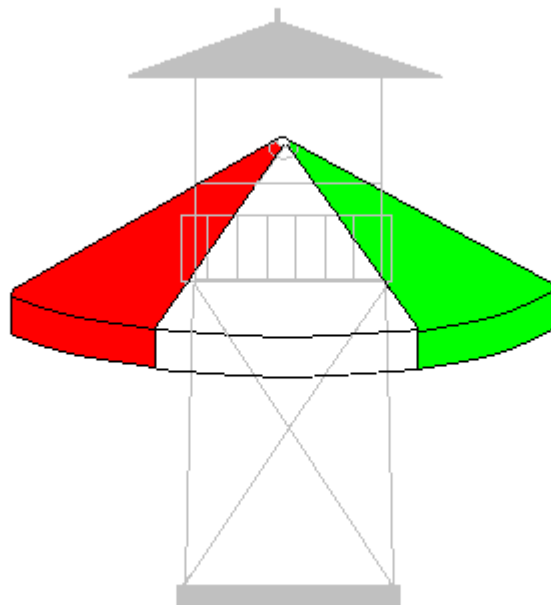
8. Nabieżniki składają się z dwóch lub więcej stałych znaków albo świateł, znajdujących się w tej samej płaszczyźnie pionowej tworząc linię nabieżnika (rys. 10).

Konstrukcje nabieżników mogą być dowolnego kształtu lub koloru, dobranego w taki sposób, aby wyróżniały się z otoczenia i nie mogły być pomyłone z innymi, pobliskimi obiektami – mogą w tym celu być też wyposażone w znaki dzienne. Jeśli nabieżniki wyposażone są w światła, powinny być to światła rytmiczne o tej samej charakterystyce świecenia, o ile to możliwe zsynchronizowane ze sobą, co ułatwia ich rozróżnienie spośród innych świateł znajdujących się na obszarze przyległym.



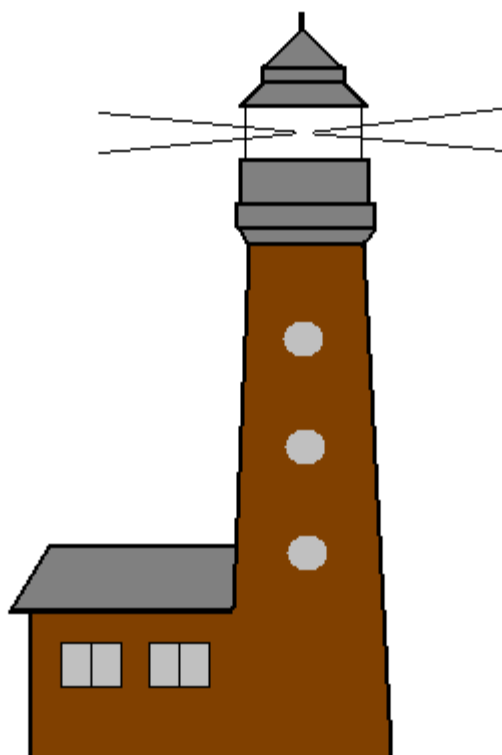
Rys. 10

9. Światła sektorowe (rys. 11) posiadają dowolną konstrukcję, wyposażone są w światła o różnych kolorach lub/i charakterystykach, pokazywanych w określonych przedziałach namiarów. Występować też mogą światła o oscylujących granicach sektorów.



Rys. 11

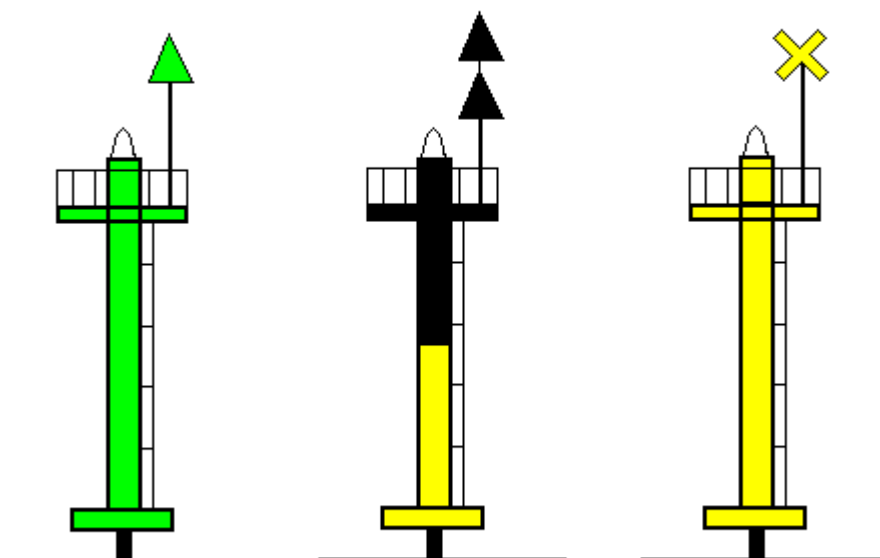
10. Latarnie morskie mogą być dowolnego koloru lub kształtu, mogą posiadać też znak dzienny w celu ich łatwiejszej identyfikacji (rys. 12). Światło latarni morskich może być koloru białego, czerwonego lub zielonego o dowolnej charakterystyce błyskowej, izofazowej lub przerywanej, dobranej tak, aby ułatwiały identyfikację. Konstrukcja latarni morskiej może służyć także do zamontowania na niej innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego np. rakonów, System AIS, elektronicznych urządzeń do określania pozycji itp.



Rys. 12

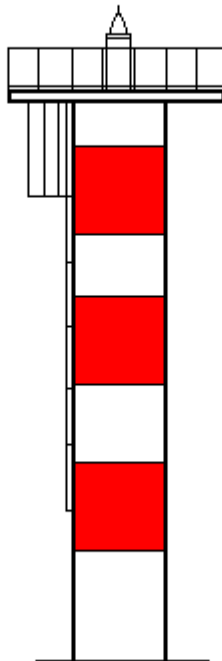
10.1. Stałe znaki nawigacyjne mogą pełnić funkcję znaków bocznych, kardynalnych i specjalnych, powinny wtedy posiadać kolor i światło właściwe dla tych znaków. Konstrukcje mogą przyjmować kształt dowolny, nie powinny one jednak utrudniać identyfikacji koloru znaku i w miarę możliwości powinny posiadać odpowiedni znak szczytowy (rys. 13).





Rys. 13

10.2. Jeżeli stały znak nawigacyjny pełni inną funkcję to kolor jego konstrukcji oraz kolor i rytm światła nie powinny kolidować ze znakami wymienionymi w ustępie 1 (rys. 14).



Rys. 14

### **Znaki dot. „nowego niebezpieczeństwa” (§ 4 ust. 3 rozporządzenia)**

11. Jeżeli niebezpieczeństwo jest szczególnie poważne, przynajmniej jeden ze znaków oznaczających to niebezpieczeństwo powinien być zdublowany. Jednocześnie każdy dublujący znak nawigacyjny powinien być we wszystkich szczegółach identyczny ze znakiem zasadniczym.

11.1. Jeżeli w celu oznakowania nowego niebezpieczeństwa zastosowano znak boczny, to powinien on być wyposażony w światło migające – Q lub szybko migające – VQ o kolorze właściwym dla znaku bocznego. W przypadku zastosowania znaków kardynalnych i odosobnionego niebezpieczeństwa powinny one posiadać światło o charakterystyce właściwej dla wybranego systemu.

11.2. Na znaku nawigacyjnym oznaczającym nowe niebezpieczeństwo może być zainstalowany rakon z literą kodu Morse’a „D” – Mo (D), dający na ekranie radarowym echo o długości odpowiadającej 1 Mm, oraz/lub transponder AIS.

## **CZĘŚĆ B. OZNAKOWANIE PRZEJŚĆ ŻEGLOWNYCH POD STAŁYMI MOSTAMI, W POBLIŻU KONSTRUKCJI „OFFSHORE”, FALOCHRONÓW, MORSKICH FARM HODOWLANYCH ORAZ MORSKICH ELEKTROWNI WIATROWYCH**

1. **Przejścia żeglowne pod stałymi mostami** wymagają dodatkowego oznakowania, w szczególności w sytuacji ograniczonego prześwitu pod mostem, małych głębokości wody czy możliwości kolizji z filarem mostu.

2. 1. W przypadkach określonych w ust. 1 załącznika, jeżeli okaże się, że konieczne lub pożądane jest wskazanie statkom najbardziej odpowiedniego miejsca przejścia pod mostem, oznakowuje się „najlepszy punkt przejścia”.

2. 2. Najlepszy punkt przejścia określa dyrektor właściwego urzędu morskiego przy uwzględnieniu następujących czynników:

- 1) możliwy maksymalny prześwit;
- 2) głębokość wody pod mostem, szczególnie gdy nie jest ona równomierna;
- 3) ochrona filarów mostu i inne przeszkody;
- 4) potrzeby żeglugi jedno – lub dwukierunkowej.

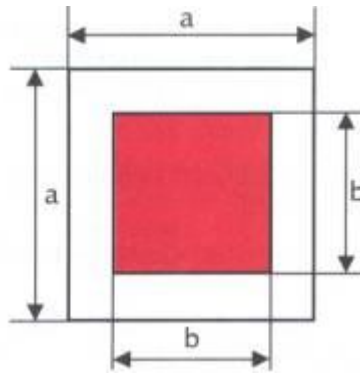
3. Sposób oznakowania przejść żeglownych pod mostami powinien być zgodny z powszechnie przyjętym kierunkiem oznakowania toru wodnego przez znaki systemu bocznego.

4. Oznakowanie dzienne (jeśli jest wymagane) powinno się charakteryzować w następujący sposób:

1) jeżeli żegluga odbywa się na całej rozpiętości przejścia (przęsła), znaki powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest możliwa tylko w części rozpiętości przęsła, to znaki powinny być umieszczone na lub pod przęsłem tak, by wskazywały granice części żeglownej. Znaki o ile to możliwe powinny być rozmieszczone na płaszczyźnie prostokąta tak aby wszystkie jego wierzchołki były widoczne przed wejściem pod most; (umożliwia to kapitanowi ciągłą ocenę położenia jednostki względem osi toru);

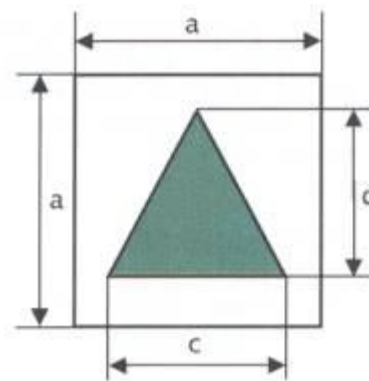
2) granice przejścia powinny być oznakowane w następujący sposób:

a) lewa strona – tablica pokazująca czerwony kwadrat na białym tle (rys. 15),



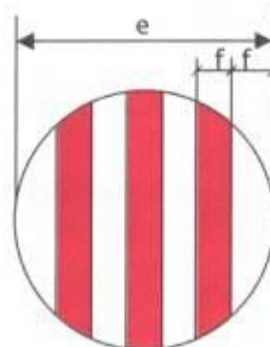
Rys. 15

b) prawa strona – tablica pokazująca zielony trójkąt równoboczny, wierzchołkiem skierowany do góry, na białym tle (rys. 16);



Rys. 16

3) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez okrągłą tablicę pomalowaną w czerwono-białe pasy (rys. 17).



Rys. 17

Wymiary w mm

a	1000
b	600
c	750
d	650

e	1050
f	150

5. Oznakowanie nocne powinno się charakteryzować następującymi cechami:

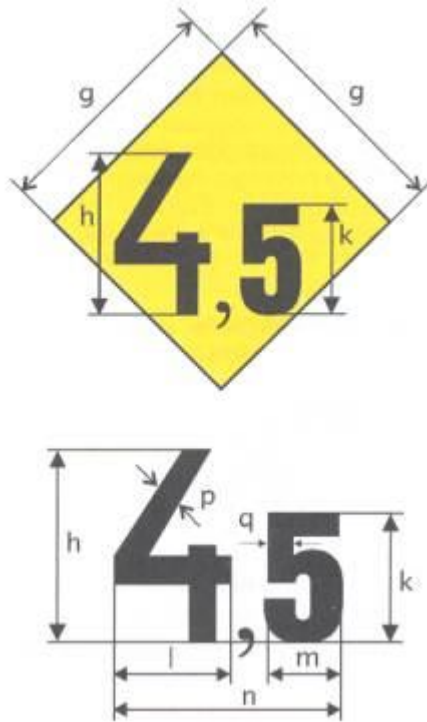
1) do oznakowania granic kanału żeglugowego powinny być wykorzystane czerwone i zielone światła o określonym rytmie przewidzianym dla świateł nawigacyjnych oznakowania bocznego. Jeżeli żegluga jest możliwa na całej rozpiętości przejścia (przęsła), światła powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest dostępna tylko w części rozpiętości przęsła, światła powinny być umieszczone pod przęsłem albo na pławach lub stawach na wodzie, ustawionych tak, aby wskazywały granice części żeglownej. Światła, o ile to możliwe, powinny być rozmieszczone na płaszczyźnie prostokąta w taki sposób, aby wszystkie jego wierzchołki były widoczne przed wejściem pod most (wskazany wyżej sposób rozmieszczenia świateł umożliwia kapitanowi ciągłą ocenę położenia jednostki względem osi toru);

2) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez białe światło lub światła o charakterystyce światła bezpiecznej wody, umieszczone pod przęsłem;

3) jako alternatywne do świateł nawigacyjnych można stosować tablice opisane w ust. 4 pkt 2 i 3 załącznika dodatkowo podświetlone;

4) tablice oznakowania dziennego mogą być dla łatwiejszego rozpoznania w ciągu nocy pokryte materiałami odblaskowymi o odpowiednim kolorze.

6.1. Każdy most powinien być wyposażony w znak informujący o prześwicie pod konstrukcją dla średniego stanu wody. Znak taki stanowi tablica (rys. 18) pokazująca pochylony kwadrat koloru żółtego, na którym podana jest wartość prześwitu wyrażona w metrach i dziesiątkach metra (liczba jest koloru czarnego) w odniesieniu do średniego stanu wody. Tablica powinna być umieszczona na przęsle nad przejściem. Po obu stronach mostu powinny być ustawione tablice wskazujące na aktualny oraz średni stan wody.



Rys. 18

Wymiary w mm

g	h	k	l	m	n	p	q
900	500	400	300	240	700	55	45

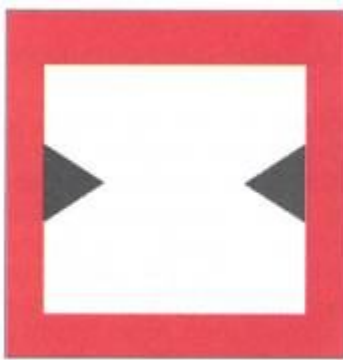
6. 2. Na torach wodnych, które stanowią zarówno morską jak i śródlądową drogę wodną zamiast znaku, o którym mowa w ust. 6.1, może być zamiennie stosowany znak żeglugi śródlądowej, informujący o ograniczonej wysokości prześwitu nad zwierciadłem wody (rys. 19). Dodatkowo stosowany może być znak informujący o ograniczonej głębokości (rys. 20) oraz znak informujący o ograniczonej szerokości przejścia (rys. 21).



Rys. 19



Rys. 20



Rys. 21

Na powyższe znaki można nanieść liczby wskazujące odpowiednio wysokość, głębokość i szerokość przejścia. Cyfry powinny być koloru czarnego.

7. Rozmiary tablic przedstawionych na rysunkach mogą być zmienione stosownie do sytuacji za zgodą służb oznakowania nawigacyjnego właściwego urzędu morskiego.

8. W warunkach ograniczonej widoczności do ostrzeżenia statku o istnieniu mostu mogą być stosowane jeden lub więcej sygnałów mgłowych, tj. sygnałów dźwiękowych emitowanych w warunkach ograniczonej widoczności. W tym celu może być używany dowolny typ sygnału mgłowego. Jeżeli używanych jest wiele sygnałów mgłowych umieszczonych w różnych punktach mostu lub na jego podporach, to każdy z tych sygnałów powinien posiadać inną charakterystykę.

9. Do wskazania najlepszego punktu przejścia pod mostem może być używany rakon krótkiego zasięgu. Władze zamierzające wykorzystać rakon do oznakowania wielu prześleń mostu muszą zbadać wszelkie ograniczenia techniczne, które mogą zaistnieć. Radarowe echa rakonów nie powinny utrudniać identyfikacji ech innych obiektów.

10. **Falochrony wejściowe do portów i basenów portowych** mogą być oznakowane za pomocą świateł ostrzegawczych umiejscowionych na słupach, masztach. Kolorystyka konstrukcji znaków może być dowolna, lecz nie kolidująca ze znakami bocznymi. Światła powinny posiadać światło pomarańczowe o charakterystyce stałej. Jeżeli to uzasadnione z punktu widzenia nawigacyjnego za pomocą protokołu AIS powinny być transmitowane dane na temat prędkości, kierunku wiatru i prądu morskiego.

11. **Konstrukcje „offshore”**, przez co rozumie się instalacje poszukiwawcze, wydobywcze i przeładunkowe służące do poszukiwań i eksploatacji złóż ropy i gazu na morzu, a także inne konstrukcje morskie takie, jak: morskie stacje transformatorowe, platformy z urządzeniami meteorologicznymi lub urządzeniami łączności, platformy dla obsługi morskich elektrowni wiatrowych itp. Powinny one być oznakowane przez jedno lub więcej świateł białych o charakterystyce: litera „U” w kodzie Morse’a – okres 15s-Mo (U.) 15s, w ten sposób, by co najmniej jedno światło było widoczne przez zbliżające się z dowolnego kierunku statki. Światła te powinny być zsynchronizowane ze sobą, posiadać minimalną światłość 1400 kandeli i być zainstalowane na wysokości od 6 do 30 metrów ponad średnim poziomem morza MSL (Mean Sea Level). Dywergencja pionowa świateł powinna być dobrana w taki sposób aby były one widoczne przez statki od granicy maksymalnego zasięgu świateł do samej oznakowywanej konstrukcji „offshore”. Każda konstrukcja „offshore” może być również wyposażona w tablice identyfikujące jej nazwę lub numer, które powinny być łatwo zauważalne ze wszystkich kierunków podczas dnia i w nocy (poprzez zastosowanie podświetlenia lub materiałów odbaskowych) – tablice powinny być koloru żółtego z czarnymi symbolami (literami lub/i cyframi) o wysokości 1 metra.

12. Na konstrukcji „offshore” powinny być zainstalowane dodatkowo:

1) rakon – jeśli zachodzi konieczność identyfikacji konkretnej konstrukcji spośród innych może być ona wyposażona w rakon o literze w kodzie Morse’a i zasięgu określonych przez dyrektora właściwego terytorialnie urzędu morskiego. Każdy rakon zainstalowany na konstrukcji, która nie została jeszcze umieszczona na mapach morskich powinien pokazywać literę „D” w kodzie Morse’a.

2) jeden lub więcej nautofonów usytuowanych tak, aby wydawany dźwięk był słyszany z każdego kierunku z odległości nie mniejszej niż 2 mile morskie. Nautofony powinny być zainstalowane na wysokości od 6 do 30 metrów ponad średnim poziomem morza MSL. Dźwięk powinien być emitowany jeśli widzialność jest mniejsza niż 2 mile morskie. Nautofon lub nautofony powinny nadawać dźwiękowy sygnał w postaci litery „U” w kodzie Morse’a – okres sygnału 30 sekund, minimalny czas trwania sygnału krótkiego 0,75 sekundy.

3) radiolatarnia – sygnał rozpoznawczy PB, częstotliwość 339 kHz, czynna podczas lotów śmigłowca.

13. Jeśli w bezpośredniej bliskości znajduje się duża ilość konstrukcji „offshore” a bezpieczeństwo żeglugi może zostać zapewnione bez konieczności wyposażania każdej indywidualnej konstrukcji w światła nawigacyjne lub sygnały mgłowe, dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego może wyrazić zgodę na odstąpienie od tego obowiązku.

14. Jeśli zachodzi konieczność oznakowania nawigacyjnego całego akwenu, na którym znajduje się grupa konstrukcji „offshore” lub oznakowania przejścia pomiędzy poszczególnymi konstrukcjami albo oznakowania akwenu, na którym konstrukcje są wznoszone lub demontowane, a także podwodnych przeszkód nawigacyjnych, należy użyć znaków nawigacyjnych opisanych w niniejszym rozporządzeniu.



**15. Morskie elektrownie wiatrowe** powinny być oznakowane zgodnie ze sposobem oznakowania nawigacyjnego przyjętym w rozporządzeniu, tak aby były odróżnialne w ciągu dnia i w nocy, a ponadto spełniały podane niżej warunki:

1) wieża każdej elektrowni wiatrowej powinna być pomalowana dookoła od średniego poziomu morza (MSL) do wysokości 15 metrów lub do poziomu na którym usytuowano oznakowanie nawigacyjne (wybierać należy wysokość większą z wymienionych). Alternatywnie stosować można poziome dookoła pasy o szerokości nie mniejszej niż 2 metry w odstępach takich samych, jak szerokość tych pasów. Zastosować też można materiały odbłaskowe. Oznakowanie nawigacyjne, jeśli generator ma zostać w nie wyposażony, stanowi światło białe o charakterystyce: litera „U” w kodzie Morse’a i być zamontowane na wysokości co najmniej 6 metrów powyżej średniego poziomu morza (MSL), ale poniżej najniższego punktu łuku, jaki kreślą łopaty rotora.

2) narożniki i inne punkty zmiany kierunku granicy farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane za pomocą światła błyskowego koloru żółtego o charakterystyce światła podanej dla „znaku specjalnego”, tak aby były widoczne z każdego kierunku i miały zasięg nominalny co najmniej 5 mil morskich. Granice farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane wzdłuż obwodu w odstępach nie większych niż 2 mile morskie, światłem błyskowym koloru żółtego, o charakterystyce wyraźnie różniącej się od charakterystyki zastosowanej w punktach narożnikowych farmy, tak aby światła te były widoczne z każdego kierunku i miały zasięg nominalny co najmniej 2 mil morskich. Odległość pomiędzy wszystkimi użytymi światłami licząc wzdłuż granicy farmy elektrowni wiatrowych nie może przekraczać 2 mil morskich. Światła narożnikowe powinny być zsynchronizowane ze sobą. Dopuszczalne jest wyposażenie w światła nawigacyjne koloru żółtego, o charakterystyce wyraźnie różniącej się od charakterystyki zastosowanej w punktach narożnikowych farmy, widoczne z każdego kierunku, o zasięgu nominalnym co najmniej 2 mil morskich, wszystkich elektrowni wiatrowych tworzących farmę lub wszystkich elektrowni wiatrowych znajdujących się na granicy farmy.

3) ze względu na potrzebę dokładnej identyfikacji, na farmach elektrowni wiatrowych można dodatkowo zamontować: rakony, reflektory radarowe lub wzmacniacze ech radarowych oraz urządzenia Systemu AIS, a także nautofony, których zasięg nie powinien być mniejszy niż 2 mile morskie.

4) Jeśli stacja transformatorowa, lub meteorologiczna lub serwisowa stanowi część farmy elektrowni wiatrowych powinna zostać włączona w system oznakowania nawigacyjnego farmy, natomiast jeśli nie stanowi części farmy należy ją oznakować, jak konstrukcję „offshore”.

**16. Morskie farmy hodowlane**, jeśli stanowią przeszkodę nawigacyjną, powinny być oznakowane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, przy użyciu znaków specjalnych, bocznych, kardynalnych lub ich kombinacji. Dopuszcza się też zastosowanie rakonów, Systemu AIS i reflektorów radarowych jako uzupełnienie oznakowania nawigacyjnego morskich farm hodowlanych. Morska farma hodowlana (lub grupa farm) powinna być oznakowana zależnie od jej rozmiarów i lokalizacji. W niektórych przypadkach wystarczające będzie oznakowanie jedynie części obszaru lub jego środka.

Ogólne zasady oznakowania nawigacyjnego morskich farm hodowlanych:

- 1) standardowo morskie farmy hodowlane oznakowuje się znakami specjalnymi;
- 2) jeśli pomiędzy morskimi farmami hodowlanymi przebiega tor wodny, jego krawędzie powinny być oznakowane znakami bocznymi;
- 3) aby uniemożliwić wpłynięcie statków na akwen morskich farm hodowlanych, w zależności od okoliczności, można użyć znaków kardynalnych;
- 4) aby zwiększyć efektywność świateł nawigacyjnych użytych w oznakowaniu nawigacyjnym morskich farm hodowlanych należy ograniczyć podświetlenie tła, zsynchronizować światła nawigacyjne lub użyć różnych charakterystyk świateł.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobów oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Projekt rozporządzenia zachowuje w dużym stopniu dotychczasowy stan prawny dotyczący kwestii oznakowania nawigacyjnego ustanowiony przez rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 października 2002 r. w sprawie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz. U. z 2003 r. Nr 20, poz. 173), które przestanie obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy, uwzględniając jednocześnie postanowienia Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA). IALA jest, powstała w 1957 r., międzynarodową organizacją pozarządową skupiającą narodowe organizacje odpowiedzialne za oznakowanie nawigacyjne, której członkiem jest także Rzeczpospolita Polska. Na podstawie wniosków z konferencji IALA, która odbyła się w Szanghaju w 2006 r. (wdrożonych w 2010), dodano do obowiązującego obecnie oznakowania nawigacyjnego nowe elementy (§ 4 projektu rozporządzenia), tj. oznakowanie „tymczasowej pławy wrakowej”, opis „innych znaków nawigacyjnych”, uwzględniono System Automatycznej Identyfikacji (System AIS) w oznakowaniu nawigacyjnym, poszerzono także wytyczne dotyczące konstrukcji „offshore”, morskich elektrowni wiatrowych oraz dodano wytyczne dla morskich farm hodowlanych bazując na publikacji „IALA Recommendation O-139 On The Marking of Man-Made Offshore Structures – Edition 1 December 2008”. W obecnym projekcie rozporządzenia ujednolicono sposób zapisu charakterystyk świateł na znakach nawigacyjnych przez przyjęcie terminologii międzynarodowej jako ich podstawowego sposobu zapisu, rezygnując z polskich oznaczeń. Zapis międzynarodowy jest używany powszechnie zarówno w oznaczeniach na mapach polskich jak i międzynarodowych, a także we wszystkich publikacjach nautycznych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej RP, zatem zastosowanie tylko jednego sposobu zapisu charakterystyk świateł znacznie ułatwi jego odróżnienie.

Wprowadzono jednocześnie nowe pojęcia, takie jak:

– systemy (nawodne, lądowe, radionawigacyjne, § 3 projektu rozporządzenia) – współczesne rozwiązania w zakresie oznakowania nawigacyjnego obejmują nie tylko pojedynczy znak nawigacyjny, ale także jego powiązanie z innymi, wyposażenie, monitoring, ocenę dostępności itp.,

– pojęcie systemy radionawigacyjne pozwala uwzględnić inne systemy powszechnie stosowane i uznane przez IALA jako systemy oznakowania nawigacyjnego,

– oznakowanie wirtualne (§ 4 ust. 2 projektu rozporządzenia) – może być ono zastosowane na polskich obszarach morskich w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa lub z przyczyn praktycznych (np. na których nawigacja jest utrudniona lub na obszarach, na których występuje ryzyko kolizji, w celu szybkiego oznakowania takich miejsc, czy też w miejscach, gdzie stałe znaki nawigacyjne nie mogą być usytuowane np. ze względu na głębokość akwenu).

Celem projektu rozporządzenia jest określenie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

W § 1 projektowanego aktu wykonawczego określono zakres przedmiotowy oddziaływania przepisów niniejszego projektu rozporządzenia ustanawiając sposoby oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich zgodnie z dokumentami przyjętymi przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA).

Przepisy zawarte w § 2 projektu rozporządzenia wskazują na sposoby oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich, którymi są pływające znaki nawigacyjne zwane „pławami”, jak i stałe znaki nawigacyjne zwane dalej „stawami” lub „dalbami”, a także wirtualne oznakowanie i odwzorowania wykorzystywane na elektronicznych mapach nawigacyjnych.

W § 3 projektowanego rozporządzenia dokonano definicji systemów służących do oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

Projekt rozporządzenia w przepisie zawartym w § 4 określa rodzaje, definicje, wzory oraz klasyfikację i sposób rozmieszczenia znaków, które mają służyć właściwemu oznakowaniu nawigacyjnego polskich obszarów morskich, zgodnie z systemem oznakowania nawigacyjnego IALA dla Regionu A.

W przepisie zawartym w § 6 w projekcie rozporządzenia wprowadzono podział pław na świetlne i nieświecące oraz dokonano ich charakterystyki, natomiast w § 8 w projekcie

rozporządzenia wskazano na kolory służące do oznaczania pław ze względu na ich rodzaj i specyfikację.

W projekcie rozporządzenia w § 9 wprowadzono zapis o możliwości wyposażenia znaków nawigacyjnych w radarowe urządzenia odzewowe (tzw. rakony), urządzenia elektroakustyczne do nadawania powietrznych sygnałów dźwiękowych (nautofony), urządzenia Systemu Automatycznej Identyfikacji (System AIS) lub w elektronicznie aktywne reflektory radarowe, natomiast przepis § 11 projektu rozporządzenia zawiera wytyczne dotyczące wyposażenia i montażu pław świetlnych, jak i pozostałych znaków nawigacyjnych.

W § 12 projektu rozporządzenia określono, że znaki nawigacyjne inne niż światła sektorowe, światła i znaki nabieżnikowe, światła ostrzegawcze i latarnie morskie, a także infrastruktura systemów nawigacyjnych muszą spełniać wymagania określone przez IALA.

Dołączony do projektu rozporządzenia załącznik „Wzory znaków nawigacyjnych oraz ich zastosowanie” jest graficznym zestawieniem wszystkich stosowanych na polskich obszarach morskich znaków nawigacyjnych wraz z opisem dotyczącym ich zastosowania.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania przedmiotowego projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z przepisem § 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Nie było zainteresowania przebiegiem prac nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
- 4) Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej;
- 5) właścicieli i armatorów statków;
- 6) kapitanów i załogi statków;
- 7) inwestorów w zakresie konstrukcji typu „offshore”;
- 8) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia był przedmiotem konsultacji społecznych z następującymi partnerami:

- 1). Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 2) Det Norske Veritas Polska;
- 3) Germanischer Lloyd Polska;
- 4) RINA Poland;
- 5) Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
- 6) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 7) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 8) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 9) Polski Związek Żeglarski;
- 10) Związek Armatorów Polskich;
- 11) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 12) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 13) Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”;

- 14) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 15) Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
- 16) Polska Żegluga Bałtycka;
- 17) Polska Żegluga Morska;
- 18) Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa;
- 19) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 20) Polska Konferencja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 21) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 22) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 23) Morski Oddział Straży Granicznej;
- 24) LOTOS Petrobaltic S.A.;
- 25) „Baltex” Inżynieria i Górnictwo Morskie Sp. z o.o.;
- 26) Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej;
- 27) Fundacja na rzecz Energetyki Zrównoważonej;
- 28) Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej;
- 29) Polska Organizacja Gazu Płynnego;
- 30) Bureau Veritas Polska.

W trakcie konsultacji społecznych uwagę merytoryczną do projektu rozporządzenia zgłosił Związek Armatorów Polskich. Zaproponował on wykreślenie z § 4 pkt 3 projektu rozporządzenia definiującego system radionawigacyjny nazwy „Decca”, ze względu na całkowite wycofanie z użycia tego nawigacyjnego systemu hiperbolicznego. Przedmiotowa uwaga została uwzględniona w obecnym brzmieniu projektowanego 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 wzrost wydatków sektora publicznego, w tym na budżet państwa. Rozporządzenie nie zmienia istniejących systemów oznakowania nawigacyjnego, w związku z powyższym nie przewiduje się dodatkowych kosztów wprowadzenia przedmiotowych wymagań poza dotychczas planowanymi.

#### **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 będzie miało wpływ na poprawę poziomu bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich dzięki zastosowaniu prawidłowego oznakowania nawigacyjnego.