

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2009 r.

**w sprawie szczegółowych zadań i sposobu działania punktu odbioru alertu
oraz wymagań dotyczących funkcjonowania systemu alertu**

Na podstawie art. 17 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zwanej dalej „ustawą”, zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu;
- 2) wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) statku – oznacza to statek morski, o którym mowa w art. 2 ust. 1-4 ustawy;
- 2) systemie alertu – oznacza to system alertu o zagrożeniu ochrony statku, o którym mowa w Prawidło 6 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 3) alercie – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku wysyłany przez statek po uruchomieniu systemu alertu;
- 4) informacji o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku nadawany przy pomocy standardowych (otwartych) systemów komunikacji;
- 5) punkcie odbioru alertu – oznacza to Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
- 6) centralnym punkcie kontaktowym – oznacza to ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, realizującego zadania, o których mowa w art. 6 ustawy, poprzez

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).

centrum zarządzania kryzysowego powołane na podstawie przepisów ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590).

§ 3. Postępowanie armatora oraz punktu odbioru alertu w przypadku aktywacji systemu alertu określa załącznik nr 1.

§ 4. 1. Każdy statek powinien posiadać system alertu.

2. Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu określa załącznik nr 2.

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

Minister Infrastruktury

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 2008 r. (poz. ...)

Załącznik nr 1

Zadania i sposób działania punktu odbioru alertu

Punkt odbioru alertu podejmuje działania zgodnie z instrukcjami określonymi w niniejszym załączniku. W związku z faktem, że nie możliwe jest określenie wszystkich sytuacji i scenariuszy zagrożenia bądź naruszenia ochrony, poniższe instrukcje należy traktować jedynie jako wytyczne.

Instrukcja nr 1 - Postępowanie armatora oraz punktu odbioru alertu w przypadku odebrania alertu.

- 1) Odebranie alertu ze statku przez armatora;
- 2) Ustalenie przez armatora, zgodnie z wewnętrznymi procedurami, wiarygodności odebranego alertu.
- 3) Przekazanie przez armatora informacji o odbiorze alertu do punktu odbioru alertu.
- 4) W przypadku uznania, że doszło do naruszenia ochrony statku, który znajduje się w polskich obszarach morskich punkt odbioru alertu ma obowiązek:
 - poinformować o odebranych alertach centralny punkt kontaktowy i właściwy regionalny punkt kontaktowy;
 - poinformować o sytuacji naruszenia ochrony statku dyżurną służbę operacyjną Marynarki Wojennej RP i służbę dyżurną operacyjną Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
 - poinformować właściwe terytorialnie Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego;
 - przeprowadzić analizę nawigacyjną;
 - przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego, właściwego regionalnego punktu kontaktowego oraz wyżej wymienionych służb dyżurnych;
- 5) W przypadku uznania, że doszło do naruszenia ochrony statku, który znajduje się poza polskimi obszarami morskimi należy:

- poinformować o odebranych alertach centralny punkt kontaktowy i właściwy regionalny punkt kontaktowy;
- poinformować o odebranych alertach punkt odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili przebywa statek;
- przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego .;

Dodatkowe informacje:

1. W przypadku odebrania informacji od innego państwa o odebranych alertach od statku:
 - a) znajdującego się w polskich obszarach morskich, punkt odbioru alertu powinien postępować odpowiednio zgodnie z pkt 4 Procedury nr 1;
 - b) znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi, punkt odbioru alertu powinien postępować odpowiednio zgodnie z pkt 5 Procedury nr 1.
2. Do przekazywania informacji związanych z alertem zaleca się używanie Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi.
3. Każdy odebrany alert, z wyjątkiem zgłaszanego wcześniej testowania systemu, należy traktować jako naruszenie ochrony statku.

Instrukcja nr 2 - Postępowanie punktu odbioru alertu w przypadku odebrania informacji o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku znajdującego się w polskich obszarach morskich.

- 1) Odebranie informacji o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku;
- 2) Potwierdzenie odbioru informacji ze statku i nawiązanie kontaktu ze statkiem;
- 3) W sytuacji, gdy udało się nawiązać kontakt ze statkiem należy:
 - ustalić czy informacja o zagrożeniu jest prawdziwa oraz ustalić przyczynę zagrożenia;
 - uzyskać wszelkie możliwe informacje o statku tj. m.in. nazwa, pozycja, bandera, rodzaj zagrożenia;
 - przekazać uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego;

- powiadomić o sytuacji zagrożenia lub naruszenia ochrony statku dyżurną służbę operacyjną Marynarki Wojennej RP i służbę dyżurną operacyjną Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
- ogłosić pogotowie na jednostkach SAR;
- przeprowadzić analizę nawigacyjną;
- przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego oraz wyżej wymienionych służb dyżurnych;;

4) W sytuacji gdy nie udało się nawiązać kontaktu ze statkiem należy:

- uznać, że doszło do naruszenia ochrony statku;
- przekazać informację o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego;
- powiadomić o sytuacji zagrożenia lub naruszenia ochrony statku dyżurną służbę operacyjną Marynarki Wojennej RP i służbę dyżurną operacyjną Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
- ogłosić pogotowie na jednostkach SAR;
- przeprowadzić analizę nawigacyjną;
- przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego oraz wyżej wymienionych służb dyżurnych;;

Instrukcja nr 3 - Postępowanie punktu odbioru alertu w przypadku odebrania informacji o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku znajdującego się poza polskimi obszarami morskimi.

- 1) Odebranie informacji o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku;
- 2) Potwierdzenie odbioru informacji ze statku i nawiązanie kontaktu ze statkiem;
- 3) W sytuacji, gdy udało się nawiązać kontakt ze statkiem należy:
 - ustalić czy informacja o zagrożeniu jest prawdziwa oraz ustalić przyczynę zagrożenia;
 - uzyskać wszelkie możliwe informacje o statku tj. m.in. nazwa, pozycja, bandera, rodzaj zagrożenia;

- przekazać uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego;
 - przekazać uzyskane informacje do punktu odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili przebywa statek;
 - przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego;
- 4) W sytuacji, gdy nie udało się nawiązać kontaktu ze statkiem należy:
- uznać, że doszło do naruszenia ochrony statku;
 - przekazać informację o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego;
 - przekazać informację o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku do punktu odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili przebywa statek;
 - przekazywać na bieżąco uzyskane informacje do centralnego punktu kontaktowego i właściwego regionalnego punktu kontaktowego.

Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu

System alertu znajdujący się na statku ma na celu transmisję sygnału alertu na ląd do punktu odbioru alertu za pośrednictwem armatora. Alert będzie oznaczał, że ochrona statku jest zagrożona lub została naruszona. System alertu powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) aktywacja systemu alertu powinna być możliwa z przynajmniej dwóch miejsc znajdujących się na statku, gdzie jedno z nich to mostek nawigacyjny;
- 2) aktywacja alertu nie powinna wymagać od użytkownika usuwania lub zrywania plomb lub pokryw w celu uruchomienia systemu, ale jednocześnie przyciski aktywacji systemu alertu powinny być tak zaprojektowane, aby nie dopuścić do jego przypadkowego uruchomienia;
- 3) aktywowany system alertu wysyła alert na ląd do armatora, nie powodując podniesienia alarmu na pokładzie statku, ani nie przekazując alertu do jakichkolwiek innych statków;
- 4) rozpoczęcie nadawania alertu nie powinno wymagać żadnego dostrojenia lub regulacji systemu radiowego;
- 5) do nadawania alertu może zostać wykorzystany system radiowy zainstalowany na statku zgodnie z wymaganiami Rozdziału IV Konwencji SOLAS, jednak nadawanie alertu nie może w jakikolwiek sposób wpływać na możliwości działania tego systemu;
- 6) alert będzie nadawany do momentu wyłączenia systemu alertu lub przywrócenia ustawień wyjściowych;
- 7) system alertu, jeśli jest zasilany z głównego źródła energii elektrycznej na statku, powinien dodatkowo posiadać zapasowe źródło energii pozwalające na jego samodzielne działanie;
- 8) alert powinien zawierać informacje identyfikacyjne statku, jego pozycję, a w przypadku systemów alertu instalowanych na statkach po dniu 1 lipca 2004 r., także datę i czas aktywacji systemu;
- 9) system alertu powinien przewidywać możliwość jego testowania.

Armator powinien opracować procedury, instrukcje i wytyczne na temat użycia systemu alertu, w tym kalibracji, testowania, uaktywniania, dezaktywowania i zerowania oraz ograniczenia fałszywych alarmów i jego utrzymania w działaniu. SSO powinien zapewnić, aby system alertu był odpowiednio eksploatowany, testowany, kalibrowany i utrzymywany. Armator oraz SSO powinni prowadzić zapisy dotyczące utrzymania, kalibracji i testowania systemu alertu. Zapisy te należy przechowywać przez okres co najmniej 3 lat.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 17 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu oraz wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku. Projektowane rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia Prawidła 6 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, w zakresie określenia procedur zarządzania informacją o odebranych alertach o zagrożeniu lub naruszeniu ochrony statku.

Zgodnie z przyjętymi założeniami zadania punktu odbioru alertu realizuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (§ 2 pkt 5 projektu rozporządzenia). Podstawowe zadania punktu odbioru alertu zostały już określone w ustawie. Do zadań punktu odbioru alertu należy w szczególności zarządzanie informacją o alertach, utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania alertów i ich natychmiastowego przekazywania do centralnego punktu kontaktowego oraz regionalnych punktów kontaktowych, alarmowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, prowadzenie szkoleń i ćwiczeń oraz testowanie procedur, systemów łączności i systemów uzyskiwania informacji w zakresie zarządzania informacją o alertach (art. 6 ust. 3 ustawy).

Zadania centralnego punktu kontaktowego, zgodnie z § 2 pkt 6 projektu rozporządzenia są wykonywane przez centrum zarządzania kryzysowego przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej, powołane na podstawie art. 13 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590).

Sposób postępowania przez punkt odbioru alertu po odebraniu alertu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu określa załącznik nr 2 do projektu rozporządzenia. Przedmiotowe wymagania zostały opracowane w oparciu o regulacje Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MSC 136(76) z dnia 11 grudnia 2002 r. oraz MSC 147(77) z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie standardów dla statkowego systemu alertu o zagrożeniu ochrony).

Projektowane rozporządzenie 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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania przedmiotowym projektem rozporządzenia.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Cel wprowadzenia rozporządzenia:

Projekt rozporządzenia ma na celu wykonanie delegacji ustawowej (art. 17 pkt 2) w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich.

II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na:

- 1) armatorów i właścicieli statków morskich;
- 2) kapitanów statków;
- 3) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa,
- 4) administrację morską.

III. Wyniki konsultacji społecznych:

Projekt rozporządzenia był przedmiotem konsultacji społecznych z następującymi partnerami:

- 1) Związek Armatorów Polskich;
- 2) Polska Żegluga Bałtycka;
- 3) Polska Żegluga Morska;
- 4) Unity Line Sp. z o.o.;
- 5) Unibaltic Sp. z o.o.;
- 6) Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
- 7) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

Podmioty zgłosiły propozycje uwzględnienia armatora w obiegu informacji dot. alertu o zagrożeniu ochrony statku, która została uwzględniona w tekście rozporządzenia. Uwzględnione zostały również uwagi o charakterze redakcyjnym.

IV. Skutki wprowadzenia regulacji:

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego. Wynika to z faktu, że system alertu oraz punkt odbioru alertu obecnie już funkcjonują w związku z wejściem przepisów międzynarodowych w tym zakresie w dniu 1 lipca 2004 r.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy:

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

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Armatorzy oraz właściciele statków ponieśli koszty związane z opisanymi w projekcie procedurami i wymaganiami w odniesieniu do funkcjonowania systemu alertu w związku z faktem, że przepisy międzynarodowe w tym zakresie obowiązują od dnia 1 lipca 2004 r.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.