

## ROZPORZĄDZENIE

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

z dnia.....2012 r.

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

Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet,
- 2) zakres zadań Służby VTS,
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 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. 88 ust. 1 ustawy, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy,
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet.

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

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, 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).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (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 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. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101);
- 3) dyrektywy Komisji 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);
- 4) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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);
- 5) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1)

- 1) krajowy system SafeSeaNet – system utworzony przez państwo członkowskie dla potrzeb wymiany informacji morskiej;
- 2) centralny system SafeSeaNet – system zarządzany, nadzorowany i rozwijany przez Komisję Europejską oraz utrzymywany w działaniu przez EMSA, działający jako punkt węzłowy posiadający interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet i umożliwiający wymianę danych pomiędzy tymi systemami;
- 3) system SafeSeaNet Unii Europejskiej – europejski system wymiany informacji morskiej składający się z sieci krajowych systemów SafeSeaNet, połączonych za pośrednictwem centralnego systemu SafeSeaNet, opracowany w celu ułatwienia wymiany danych istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony statków i obiektów portowych, ochrony środowiska morskiego, efektywności ruchu statków i transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi, w formie elektronicznej;
- 4) Narodowy System SafeSeaNet – krajowy system SafeSeaNet utworzony w Rzeczypospolitej Polskiej, będący Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, o którym mowa w art. 91 ustawy;
- 5) krajowy użytkownik LCA – podmiot uprawniony do otrzymywania lub dostarczania informacji do Narodowego Systemu SafeSeaNet;
- 6) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 7) dokument IFCD<sup>3)</sup> – 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;
- 8) 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 utrzymuje się w działaniu ciągłym, a w jego skład wchodzi:

- 1) infrastruktura techniczna;
- 2) Koordynator SafeSeaNet;
- 3) krajowi użytkownicy LCA.

2. Na infrastrukturę techniczną, o której mowa w ust. 1 pkt 1, składają się:

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

§ 4. 1. Koordynator SafeSeaNet wyznacza i utrzymuje Służbę Koordynatora SafeSeaNet ,

---

<sup>3)</sup> Dokument, o którym mowa w § 2 pkt 10, jest dostępny pod poniższym adresem:  
<http://www.umgdy.gov.pl/jednostka/irm>.

działającą całą dobę, 7 dni w tygodniu .

2. Do zadań Służby Koordynatora SafeSeaNet należy:

- 1) udzielanie informacji użytkownikom systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej;
- 2) niezwłoczne informowanie krajowych użytkowników LCA, w przypadku otrzymania informacji z systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej, 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) niezwłoczne informowanie użytkowników systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy, lub zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy, których skutki mogą rozciągać się na obszary morskie państw członkowskich;
- 4) niezwłoczne informowanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym przypadku otrzymania informacji, o których mowa w pkt 2 i 3;

§ 5. 1. Prawa dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet udziela się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej i następującym krajowym użytkownikom LCA:

- 1) dyrektorom urzędów morskich;
  - 2) służbie SAR;
  - 3) Biuru Hydrograficznemu Marynarki Wojennej;
  - 4) Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
  - 5) Komendantowi Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
  - 6) organom Służby Celnej;
  - 7) organom administracji rybołówstwa morskiego;
  - 8) wojewodzie pomorskiemu, warmińsko-mazurskiemu i zachodniopomorskiemu;
  - 9) podmiotom zarządzającym portami lub przystaniamiorskimi;
  - 10) pilotom morskim;
  - 11) podmiotom właściwym w sprawach bezpieczeństwa państwa oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także podmiotom właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego.
2. Prawa dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) udziela się kapitanom i armatorom statków oraz przedstawicielom kapitanów statków działającym w ich imieniu.
3. Prawa dostępu do podsystemów przekazywania informacji narodowego systemu SafeSeaNet udziela się na wniosek złożony do dyrektora właściwego urzędu morskiego.
4. Wzory wniosków, o których mowa w ust. 3, znajdują się na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni<sup>4)</sup>.

§ 6. Dyrektorzy urzędów morskich, w zakresie swojej właściwości terytorialnej, współpracują z Koordynatorem SafeSeaNet w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania operacyjnego i technicznego Narodowego Systemu SafeSeaNet poprzez:

- 1) zapewnienie całodobowej, działającej 7 dni w tygodniu Służby VTS, odpowiedzialnej za monitorowanie ruchu statków i przekazywanie informacji;
- 2) zapewnienie całodobowego obiegu i przekazywania informacji za pomocą Narodowego

---

<sup>4)</sup> Wzory wniosków, o których mowa w § 5 ust. 4, są dostępne pod poniższym adresem:  
<http://www.umgdy.gov.pl/jednostka/irm>.

Systemu SafeSeaNet oraz nadzoru i podejmowania działań korygujących mających na celu zapewnienie przekazywania prawidłowych informacji do centralnego systemu SafeSeaNet;

- 3) ustanowienie regulaminu i szczegółowych procedur działania Służby VTS, z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA)<sup>5)</sup>;
- 4) utrzymanie w działaniu ciągłym i zapewnienie wymaganej dostępności elementów podsystemu monitorowania ruchu statków, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1;
- 5) zarządzanie i eksploataowanie podsystemów przekazywania informacji, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2;
- 6) przyjmowanie od podmiotów działających w ich obszarze właściwości terytorialnej wniosków, o których mowa w § 5 ust. 3, i ich przesyłanie do Kordynatora SafeSeaNet, celem udzielenia prawa dostępu do systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ);
- 7) udzielanie prawa dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

§ 7. 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.

§ 8. 1. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji kartograficznej, hydrograficznej i nautycznej.

2. Szczegóły współpracy między Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej i dyrektorami urzędów morskich określają roczne plany współpracy, zgodnie z przepisami w sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną.

§ 9. Służba VTS, w obszarze swego działania, pełni następujące zadania:

- 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) rozpowszechnia drogą radiową informacje nawigacyjne i hydrologiczno-meteorologiczne zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- 4) świadczy serwis asysty morskiej;
- 5) utrzymuje łączność z kapitanem, armatorem statku, lub właścicielem przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych, o którym mowa w art. 88 ustawy lub w art. 27 pkt 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2009 r. Nr 63, poz. 518, z 2011 r. Nr 185, poz. 1094, oraz Nr 228, poz. 1368);
- 6) rozpowszechnia drogą radiową ostrzeżenia nawigacyjne o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy;
- 7) monitoruje ruch statków, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy lub zdarzenia, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy;

---

<sup>5)</sup> Dokumenty, o których mowa w § 6 pkt 2, są dostępne pod poniższym adresem:  
<http://www.umgdy.gov.pl/jednostka/irm>.

- 8) realizuje zadania określone w planie udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich, o którym mowa w art. 94 ust. 2 ustawy;
- 9) realizuje w stosunku do statków i obiektów portowych zadania regionalnego punktu kontaktowego, o których mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich;
- 10) dostarcza informacje za pomocą Narodowego Systemu SafeSeaNet krajowym użytkownikom LCA.

**§ 10.** 1. Służba VTS, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy:

- 1) niezwłocznie przekazuje tę informację właściwemu dyrektorowi urzędu morskigo;
- 2) niezwłocznie przekazuje tę informację właściwym krajowym użytkownikom LCA, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ), a także – za pośrednictwem Służby Koordynatora SafeSeaNet – ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej;
- 3) zasięga informacji o tych statkach z systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej, za pośrednictwem systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ);
- 4) w przypadku, gdy skutki potencjalnego niebezpieczeństwa rozciągają się na inne państwo członkowskie, niezwłocznie informuje właściwe organy państw członkowskich położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków za pośrednictwem Służby Koordynatora SafeSeaNet, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

2. Służba SAR, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 pkt 1 ustawy, niezwłocznie przekazuje tą informację właściwej Służbie VTS, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

3. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego przekazuje informacje zgodnie z:

- 1) art. 87 ustawy,
- 2) art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich - za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

4. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające przekazuje informacje zgodnie z art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

5. Armator lub kapitan statku, o którym mowa w art. 41 ust. 2 ustawy, przekazuje informacje o statku zgodnie z tym artykułem, za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS).

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

7. Pilot morski przekazuje informacje, o których mowa w art. 55 ust. 1 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

8. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przekazuje informacje, o których mowa w art. 55 ust. 2 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

9. Organ inspekcyjny przekazuje właściwej Służbie VTS informacje o statkach, o których

mowa w art. 90 ust. 1 pkt 4 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

10. 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, przekazuje właściwe informacje związane z alertem, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).

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

- 1) posiadać dostępność nie mniejszą niż określona w dokumencie IFCD;
- 2) zapewniać możliwość archiwizowania i odzyskiwania danych w określonym w dokumencie IFCD okresie czasowym;
- 3) umożliwiać przekazywanie informacji 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu;
- 4) umożliwiać przekazywanie, niezwłocznie po otrzymaniu żądania, informacji o statku i ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na pokładzie statku, właściwym organom państw członkowskich;
- 5) utrzymywać stale właściwy poziom bezpieczeństwa teleinformatycznego;
- 6) zapewniać dostęp tylko dla uprawnionych użytkowników.

2. W razie zaistnienia awarii lub planowanych przerw w pracy, zapewnia się wymianę informacji przy użyciu telefonu, faksu lub poczty elektronicznej.

3. W celu regularnego sprawdzania funkcjonowania wszystkich podsystemów Narodowego Systemu SafeSeaNet, dyrektorzy właściwych urzędów morskich przeprowadzają okresowe inspekcje techniczne oraz podejmują czynności niezbędne dla zapewnienia ciągłości jego działania.

**§ 12.** Podmioty, o których mowa w § 5 ust. 1 i 2, którym przed dniem wejścia w życie rozporządzenia udzielono prawa dostępu do Narodowego Systemu SafeSeaNet, zachowują to prawo.

**§ 15.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia<sup>6)</sup>.

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

---

<sup>6)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. Nr 213, poz. 1398), 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

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (NationalSafeSeaNet), zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 91 ust. 2 ustawy z dnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą” i zastępuje obecnie obowiązujące rozporządzenie wydane 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>7)</sup>).

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 91 ust. 2 ustawy, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania i organizacji Narodowego Systemu SafeSeaNet, zakresu zadań Służby VTS, sposobu przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje, sposobu rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy, wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia w przedmiotowej sprawie podyktowana została wejściem w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim. Rozporządzenie to nie różni się znacząco od rozporządzenia wydanego 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.), a podstawowa różnica dotyczy braku przepisów regulujących zadania krajowego organu NCA. Związane jest to bezpośrednio z zawartością art. 92 ustawy, który zawiera zapis o powołaniu Koordynatora SafeSeaNet oraz jego zadaniach. Stan faktyczny nie uległ zmianie – przedmiotową funkcję pełni Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Zmieniła się natomiast nazwa organu: mamy „Koordynatora SafeSeaNet” zamiast „krajowego organu NCA”, oraz ułożenie przepisów – wcześniej w rozporządzenia teraz w ustawie.

---

<sup>7)</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, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

Unia Europejska podjęła szereg zadań zmierzających 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, europejski 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 system SafeSeaNet Unii Europejskiej 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 ze zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie dyrektywą 2002/59/WE, jak również zmieniającą ją dyrektywą 2009/17/WE i dyrektywą 2011/15/WE, administracja morska RP utworzyła Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (National SafeSeaNet), zwany dalej Narodowym Systemem SafeSeaNet, składający się z infrastruktury technicznej, Koordynatora SafeSeaNet oraz krajowych użytkowników LCA. Na infrastrukturę techniczną składają się: podsystem monitorowania ruchu statków (na który składają się radary brzegowe bliskiego i dalekiego zasięgu, stacje brzegowe systemu AIS, system LRIT) oraz podsystem przekazywania informacji (na który składają się: opracowany przez Urząd Morski w Szczecinie system kontrolno-informacyjny dla portów polskich – (PHICS) oraz opracowany przez Urząd Morski w Gdyni system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi – (SWIBŻ)).

Ponieważ wymieniony powyżej system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ) stanowi główną platformę wymiany informacji ze wspólnotowym systemem SafeSeaNet, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej powołał Zastępcę Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na Koordynatora SafeSeaNet. Koordynator SafeSeaNet realizuje swoje zadania przy pomocy Służby Koordynatora SafeSeaNet działającej 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Zapewnienie właściwego całodobowego obiegu informacji w ramach



Narodowego Systemu SafeSeaNet stanowi również zadanie dyrektorów urzędów morskich. Do zadań Koordynatora SafeSeaNet należy w szczególności zarządzanie prawami dostępu do europejskiego i narodowego systemu SafeSeaNet dla krajowych użytkowników LCA, przy czym prawa dostępu do systemu kontrolno – informacyjnego dla portów polskich udzielają dyrektorzy właściwych urzędów morskich. Prawo dostępu udzielane jest osobom fizycznym reprezentującym podmioty wymienione w § 5 ust.1 i 2 projektu rozporządzenia, na wniosek zainteresowanej osoby, poprzez przydzielenie im odpowiedniego loginu i hasła dostępu. Posiadanie praw dostępu umożliwia pobieranie lub wprowadzanie danych do systemu. Krajowym użytkownikom LCA wymienionym w § 5 ust.1 przydziela się prawa dostępu umożliwiające im pobieranie informacji z narodowego systemu SafeSeaNet. Kapitanom, armatorom i działającym w ich imieniu przedstawicielom kapitana zapewnia się dostęp do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich, co umożliwia im wypełnianie ustawowych obowiązków dostarczania informacji m.in. w sytuacjach, o których mowa w art. 87 ustawy. Są to podmioty, których uczestnictwo w systemie polega jedynie na wprowadzaniu odpowiednich danych.

Narodowy System SafeSeaNet utworzony został 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. Z tego też względu konieczne jest, aby w systemie tym uczestniczyły służby powołane w celu realizacji obowiązków i zadań w tych obszarach.. A zatem 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. Należy zauważyć, że projektowane rozporządzenie nie nakłada nowych obowiązków na tę służbę. Uczestnictwo w systemie jest niezbędne w związku z realizacją obowiązków związanych z ratowaniem życia na morzu wymienionych w art. 117 ustawy, oraz zadań związanych ze zwalczaniem zanieczyszczeń na morzu, o których mówi art. 23a ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692 - z późniejszymi zmianami), a także odbiorem alertu, o czym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U z 2008 r. Nr 171, poz.1055).

Podobnie Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji kartograficznej, hydrograficznej i nautycznej, co jest

zgodne z § 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. w sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną (Dz. U. z 1999 r. Nr. 75, poz. 850). Szczegóły współpracy określają coroczne plany współpracy opracowywane przez urzędy morskie w porozumieniu z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną na podstawie § 4 przedmiotowego rozporządzenia.

Zgodnie z art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do portów lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1), każde państwo członkowskie UE powinno podjąć środki w celu zapewnienia zharmonizowanej i skoordynowanej realizacji formalności sprawozdawczych w obrębie tego państwa członkowskiego. Podsystem kontrolno – informacyjny dla portów polskich (PHICS) docelowo stanie się pojedynczym punktem kontaktowym (tzw. single window) w rozumieniu art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Oznacza to, że kapitan lub armator statku będą mogli wypełnić wszystkie obowiązki sprawozdawcze wobec administracji państwowej i innych podmiotów, wprowadzając odpowiednie dane do systemu PHICS, natomiast wszystkie zainteresowane podmioty otrzymają te dane poprzez uczestnictwo w systemie PHICS.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 91 ust. 2 ustawy, § 10 projektu rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące zakresu zadań Służby VTS., do które obejmują kontrolę i zarządzanie ruchem statków poprzez wydawanie instrukcji, zaleceń i nakazów, a także prowadzenie nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów ruchu w wyznaczonych trasach przepływu, systemach rozgraniczenia ruchu i zgłaszania pozycji statku. Zgodnie z art. 91 ustawy, w ramach nadzoru nad ruchem statków Służba VTS może wydawać statkom instrukcje zalecenia i nakazy. W odniesieniu do statków, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy lub zdarzeń, o których mowa w art. 88 ust 1 ustawy zadania służby VTS obejmują działania polegające na przejściu w tryb automatycznego i ciągłego śledzenia pozycji statku oraz wprowadzeniu procedur awaryjnych takich jak np: dodatkowe obowiązki meldunkowe, nawiązanie i utrzymywanie stałej łączności o wysokim priorytecie, czasowa zmiana organizacji ruchu.

Wymóg rozpowszechniania informacji nawigacyjnej i hydrologiczno-meteorologicznej nakłada na Służbę VTS konwencja SOLAS (prawidło 12.3) oraz rezolucja IMO A.857(20).

W celu regularnego sprawdzania funkcjonowania wszystkich podsystemów narodowego systemu SafeSeaNet dyrektorzy urzędów morskich powinni przeprowadzać okresowe inspekcje

techniczne i wszelkie inne czynności niezbędne dla zapewnienia ciągłości jego działania. Na konieczność podejmowania tego rodzaju działań w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu zwraca uwagę pkt 18 preambuły do Dyrektywy 2002/59/WE. Ze względu na fakt, że jest to system, na który składają się bardzo różne elementy infrastruktury technicznej jak np. radary brzegowe i systemy teleinformatyczne, owe inspekcje powinny odbywać się z odpowiednią w danym przypadku regularnością i być wykonywane w sposób, który najlepiej zapewni sprawdzenie funkcjonowania danego elementu infrastruktury technicznej.

Należy zauważyć, że wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji różnią się od wymagań zawartych w przepisach wykonawczych do ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.). Nie stanowi to jednak sprzeczności z ww. przepisami wykonawczymi, bowiem art. 4 pkt 3 ww. ustawy, w brzmieniu nadanym jej przez ustawę z dnia 12 lutego 2010r. o zmianie ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 40, poz. 230), stanowi, że przepisy przedmiotowej ustawy nie naruszają obowiązków wynikających z potrzeby współpracy z systemami teleinformatycznymi i rejestrami organów innych państw lub organizacji międzynarodowych, zaś określone w projekcie rozporządzenia systemy teleinformatyczne właśnie taką współpracę zapewniają.

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.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po 14 dniach od dnia 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 Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz 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 funkcjonuje praktycznie, a sam projekt rozporządzenia powstał w związku z koniecznością wydania aktu wykonawczego z nowej delegacji ustawowej zawartej w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Jednakże, przedmiotowy system jest systemem podlegającym ciągłemu rozwojowi i integracji z systemem europejskim. 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. System powinien być również rozbudowywany i modernizowany w związku z potrzebą wdrożenia dyrektywy 2010/65/UE. 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 rzędu 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:**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:**

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

### **6. Konsultacje społeczne.**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami, reprezentującymi środowisko morskie:

1. Związek Armatorów Polskich [secretariat@polshipowners.pl](mailto:secretariat@polshipowners.pl)
2. Polska Żegluga Bałtycka [info@polferries.pl](mailto:info@polferries.pl)
3. Polska Żegluga Morska – [pzmmanagement@polsteam.com.pl](mailto:pzmmanagement@polsteam.com.pl)
4. Polskie Linie Oceaniczne [pol@pol.com.pl](mailto:pol@pol.com.pl)
5. Unibaltic [unibaltic@unibaltic.pl](mailto:unibaltic@unibaltic.pl)
6. Rem-Service. Sp. z o.o. [remservice@rem-service.pl](mailto:remservice@rem-service.pl)
7. Unity Line Sp. z o.o. [info@unityline.pl](mailto:info@unityline.pl)
8. Polski Związek Żeglarski – [pyabiuro@pya.org.pl](mailto:pyabiuro@pya.org.pl)
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych [info@saj.org.pl](mailto:info@saj.org.pl)
10. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS [sportfish@sportfish.pl](mailto:sportfish@sportfish.pl)
11. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)
12. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)
13. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. [info@portgdansk.pl](mailto:info@portgdansk.pl)

14. Zarząd Portu Elbląg [port@port.elblag.pl](mailto:port@port.elblag.pl)
15. Zarząd Portu Police [portmorski@portpolice.pl](mailto:portmorski@portpolice.pl)
16. Zarząd Portu Darłowo [dyrektor@port.darlowo.pl](mailto:dyrektor@port.darlowo.pl)
17. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej [kigm@kigm.pl](mailto:kigm@kigm.pl)
18. Krajowa Izba Gospodarcza [kig@kig.pl](mailto:kig@kig.pl), [kgrzejszczyk@kig.pl](mailto:kgrzejszczyk@kig.pl)
19. Pomorskiego Centrum Pilotażu i Przewodnictwa [biuro@pcpp.gd.pl](mailto:biuro@pcpp.gd.pl)
20. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni: [office@apmar.org.pl](mailto:office@apmar.org.pl)
21. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej: [proskurnicki@wp.pl](mailto:proskurnicki@wp.pl)
22. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, [pspm@pspm.pl](mailto:pspm@pspm.pl)
23. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków [fedmaryb@fedmaryb.org.pl](mailto:fedmaryb@fedmaryb.org.pl)
24. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” [szczecin@nms.org.pl](mailto:szczecin@nms.org.pl)
25. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy [gdynia@psu-pl.org](mailto:gdynia@psu-pl.org); [szczecin@psu-pl.org](mailto:szczecin@psu-pl.org); [swinoujście@psu-pl.org](mailto:swinoujście@psu-pl.org)
26. NSZZ „Solidarność” [przewodn@solidarnosc.org.pl](mailto:przewodn@solidarnosc.org.pl)
27. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych [guz@opzz.org.pl](mailto:guz@opzz.org.pl)
28. Forum Związków Zawodowych [biuro@fzz.org.pl](mailto:biuro@fzz.org.pl)
29. Business Centre Club – Związek Pracodawców [biuro@bcc.org.pl](mailto:biuro@bcc.org.pl)
30. Polska Konferencja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan” [lewiatan@pkpplewiatan.pl](mailto:lewiatan@pkpplewiatan.pl)
31. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej [p.rogowiecki@pracodawcyrp.pl](mailto:p.rogowiecki@pracodawcyrp.pl)