

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1</sup>  
z dnia.....2011 r.**

**w sprawie wyposażenia statków w urządzenia Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT)<sup>2</sup>**

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenia Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT);
- 2) warunki przekazywania danych z urządzeń systemu LRIT do Centrum Danych LRIT.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) system LRIT – System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 2) Centrum Danych LRIT – centrum przetwarzające informacje przekazywane za pomocą urządzeń LRIT przez statki podnoszące banderę państw zarejestrowanych w centrum oraz dostarczające administracjom morskim tych państw informacje przekazywane przez statki podnoszące banderę innych państw;
- 3) obszar morza A1 – obszar morza, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 r., sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), poprawkami przyjętymi w Londynie dnia 20 listopada 1981 r. i dnia 17 czerwca 1983 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 177) oraz Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;
- 4) Europejskie Centrum Danych LRIT – Centrum Danych LRIT utworzone dla potrzeb państw członkowskich Unii Europejskiej, Królestwa Norwegii i Islandii;
- 5) Krajowy Koordynator do spraw systemu LRIT – osoba wyznaczona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania korzystania z Europejskiego Centrum Danych LRIT przez polskich użytkowników systemu LRIT;

§ 3. Zwalnia się od obowiązku wyposażania w urządzenia systemu LRIT następujące kategorie statków:

- 1) statki inne niż pasażerskie, o pojemności brutto poniżej 300;
- 2) statki, które odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1 i są wyposażone w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS);

---

<sup>1</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, 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).

<sup>2</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

**§ 4.** 1. Wykazy wyposażenia dołączane do dokumentów bezpieczeństwa, wystawianych dla statków, o których mowa w § 3 powinny uwzględniać rubrykę umożliwiającą wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez te statki wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT.

2. W przypadku gdy w wykazach wyposażenia statku, dołączonych do dokumentów bezpieczeństwa, nie uwzględniono rubryki umożliwiającej wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez statek wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT, na statku takim przechowuje się ważne sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

**§ 5.** 1. Warunkiem przekazywania danych z systemu LRIT do Europejskiego Centrum Danych LRIT jest:

- 1) spełnianie przez statkowe urządzenie systemu LRIT wymagań prawidła 19-1 rozdziału V Konwencji SOLAS;
- 2) przeprowadzenie testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO przez uznanego przez właściwego dyrektora urzędu morskiego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;
- 3) posiadanie sprawozdania z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO wystawionego w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez uznanego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;
- 4) niezwłoczne przekazanie przez uznanego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT kopii sprawozdania, o którym mowa w pkt 3, dyrektorowi urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku;
- 5) niezwłoczne przekazanie przez dyrektora urzędu morskiego otrzymanej kopii sprawozdania, o którym mowa w pkt 3, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

2. Uznany dostawcą usług aplikacyjnych LRIT jest podmiot gospodarczy, posiadający uznanie dyrektora urzędu morskiego, świadczący usługi w zakresie inspekcji i konserwacji urządzeń radiokomunikacyjnych instalowanych na statkach morskich o polskiej przynależności, wymaganych rozdziałem IV Konwencji SOLAS, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

**§ 6.** 1. Statki przekazują automatycznie, w przedziałach czasu zgodnych z wymaganiami IMO<sup>3</sup>, za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT, raport zawierający następujące informacje:

- 1) numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;
- 2) pozycję statku;
- 3) datę i czas określenia pozycji statku.

2. Statki przechodzące naprawy i remonty stoczniowe lub czasowo wyłączone z eksploatacji, mogą ograniczyć częstotliwość przekazywania do Centrum Danych LRIT informacji, o których mowa w ust. 1, do jednego raportu na 24 godziny lub czasowo zawiesić przekazywanie raportów.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie:

- 1) występuje z wnioskiem o ograniczenie częstotliwości lub czasowe zawieszenie przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku,

---

<sup>3</sup> Wymagania zawarte w rezolucji MSC.263(84) z dnia 16 maja 2008 r. w sprawie skorygowanych standardów technicznych i wymagań funkcjonalnych dotyczących identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13).

2) informuje właściwe władze państwa-strony Konwencji SOLAS, na wodach którego statek się znajduje, oraz

3) dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyny i czasu, w którym częstotliwość przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, będzie ograniczona lub przekazywanie raportu zostanie czasowo zawieszono.

4. Dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu, czy statek spełnia warunki, o których mowa w ust. 2, wydaje zgodę na ograniczenie częstotliwości lub czasowe zawieszenie przekazywania raportów przekazywanych przez statek oraz niezwłocznie informuje o tym fakcie, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, Europejskie Centrum Danych LRIT.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o obcej przynależności za pośrednictwem służby VTS, informuje o ograniczeniu częstotliwości lub czasowym zawieszeniu przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na położenie portu, w którym statek się znajduje.

**§ 7.** 1. W przypadku zmiany przez statek przynależności z obcej na polską, armator statku niezwłocznie:

1) informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego, właściwego dla nowego portu macierzystego statku, podając w szczególności:

- a) nazwę statku,
- b) numer IMO,
- c) sygnał rozpoznawczy,
- d) numer identyfikacyjny MMSI,
- e) datę wpisu statku do polskiego rejestru okrętowego,
- f) nazwę poprzedniego rejestru;

2) zgłasza się do uznanego dostawcy usług aplikacyjnych LRIT w celu zapewnienia spełnienia warunków, o których mowa w § 5 ust. 1.

2. W przypadku zmiany przez statek przynależności z polskiej na obcą, dotychczasowy armator statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego, właściwego dla portu macierzystego statku, przekazując informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, oraz o dacie wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego.

3 Dyrektor urzędu morskiego, po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, niezwłocznie przekazuje je, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

4. Dyrektor urzędu morskiego, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, niezwłocznie informuje Europejskie Centrum Danych LRIT o wszelkich zmianach dotyczących informacji przekazywanych zgodnie z ust. 1 i 2.

**§ 8.** Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2010 r. w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (Dz. U. z 2010 r. Nr 207, poz. 1368).

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

**Minister Infrastruktury**

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu, zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Potrzeba uregulowań w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w ramach których w dniu 19 maja 2006 r. przyjęta została Rezolucja MSC.202(81) wprowadzająca poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). W rozdziale V ww. konwencji dodano Prawidło 19-1 wprowadzające obowiązek wyposażania statków odbywających podróże międzynarodowe w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu, zwany dalej „systemem LRIT”. System ten umożliwia poszczególnym państwom szybki dostęp do informacji o lokalizacji interesujących je statków, co wpływa na możliwość szybkiej reakcji przez administracje morskie w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, środowiska morskiego, a także podczas prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych przez służby SAR. Aby pozostawać w zgodzie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS, każde Państwo-Strona tej konwencji powinno poinformować Międzynarodową Organizację Morską (IMO) o wyborze Centrum Danych LRIT, do którego statki podnoszące banderę tego państwa będą przekazywały raport zawierający następujące informacje wymagane Prawidłem V/19-1.5, tj.:

- numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;
- pozycję statku oraz
- datę i czas określenia pozycji statku.

Stosownie do powyższego, państwa Unii Europejskiej podczas 2821-go posiedzenia Rady Unii Europejskiej w dniu 2 października 2007 r., przyjęły Rezolucję w sprawie ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT (EU LRIT Data Centre), którego zadaniem jest identyfikacja i śledzenie statków podnoszących bandery państw członkowskich.

Waga systemu LRIT dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego została podkreślona przepisami 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. Wprowadzony ww. dyrektywą zmieniającą art. 6b „*Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)*” ustanawia obowiązek wyposażania statków zawijających do

portów państw członkowskich UE, podlegających Konwencji SOLAS, w system LRIT zgodnie z postanowieniami prawidła 19-1 rozdziału V przedmiotowej konwencji.

Zgodnie z delegacją ustawową, rozporządzenie określa kategorie statków które zwalnia się z obowiązku wyposażania w urządzenia systemu LRIT. Projektodawca przewidział zwolnienie dla statków innych niż pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300; co jest zgodne z Konwencją SOLAS. Należy zauważyć, że w art. 6b dyrektywy 2002/59/WE nakładający obowiązek wyposażenie w urządzenie systemu LRIT znajduje się odwołanie bezpośrednio do Konwencji SOLAS. Zwolnione zostały również statki odbywające podróże wyłącznie w obszarze morza A1 i wyposażone w urządzenie Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS). W ich przypadku urządzenie systemu LRIT byłoby zbędne, gdyż statki te cały czas znajdują się w zasięgu brzegowych odbiorników AIS.

W odniesieniu do § 4 rozporządzenia, należy zauważyć, że określa on w szczególności przypadek, w którym sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności powinno być przechowywane na pokładzie statku. Obowiązek przechowywania przedmiotowego sprawozdania na pokładzie statku nie generuje żadnych dodatkowych zadań dla załóg statków, a jedynie umożliwia statkom wykazanie podczas inspekcji, że statek spełnia wymagania prawidła 19-1 Konwencji SOLAS. Brak możliwości wykazania przez statek spełniania postanowień Konwencji SOLAS mógłby skutkować zatrzymaniem statku w porcie do momentu usunięcia stwierdzonego uchybienia, a to z kolei generowałoby dla statku koszty związane z postojem w porcie.

Pozostałe paragrafy rozporządzenia, tj. § 5 – 7, określają warunki przekazywania danych z systemu LRIT do Centrum Danych LRIT. Należy zauważyć, że podstawowym warunkiem umożliwiającym rozpoczęcie użytkowania statkowego urządzenia LRIT i przekazywania odpowiednich danych do Centrum Danych LRIT (w przypadku statków polskich jest to Europejskie Centrum Danych LRIT) jest przeprowadzenie testu zgodności zainstalowanego na statku urządzenia LRIT pod kątem spełniania przez to urządzenie wymogów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Po pomyślnie przeprowadzonym teście zgodności wystawiane jest sprawozdanie. Przedmiotowe sprawozdanie, zawierające szereg danych dotyczących zainstalowanego na statku urządzenia LRIT, musi zostać przekazane do właściwego urzędu morskiego, który następnie (za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT) przekazuje je do Europejskiego Centrum Danych LRIT. Należy również zauważyć, że warunkiem przeprowadzenia testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT jest posiadanie uznania przez podmiot gospodarczy, który

występuje wówczas jako uznany dostawca usług aplikacyjnych LRIT. Przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wymagają, aby testy zgodności przeprowadzane były przez uznanych dostawców usług aplikacyjnych LRIT (authorized Application Service Providers – ASP).

Poza ww. danymi zawartymi w sprawozdaniu z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT, do Centrum Danych LRIT należy również przekazywać – automatycznie w odpowiednich przedziałach czasowych – informacje transmitowane przez samo urządzenie. Ten warunek został określony w § 6 ust. 1 rozporządzenia. Kolejne ustępy tego samego paragrafu przewidują możliwość zmniejszenia częstotliwości transmitowania informacji przez statkowe urządzenie systemu LRIT lub czasowe zwieszenie przekazywania przedmiotowych informacji w sytuacji, gdy statek przechodzi naprawy, remonty stoczniowe lub jest czasowo wyłączony z eksploatacji, jak również wskazują dane, jakie muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT w takiej sytuacji. Natomiast § 7 rozporządzenia określa dane, jakie muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT w przypadku zmiany przez statek przynależności państwowej.

Poza samym wymienieniem danych, jakie w przypadkach określonych w § 6 i 7 rozporządzenia muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT, paragrafy te określają również szereg warunków, które takiemu przekazywaniu danych towarzyszą.

Należy zwrócić uwagę na § 6 ust. 1 rozporządzenia, zgodnie z którym statki przekazują odpowiednie raporty do Europejskiego Centrum Danych LRIT **automatycznie** za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT. Zapis ten wynika z postanowień Konwencji SOLAS, której przepis 19-1.5 rozdziału V wymaga jednoznacznie, aby przekazywanie raportu zawierającego informacje wymienione w § 6 ust. 1 rozporządzenia odbywało się automatycznie.

Przepis § 6 ust. 2 rozporządzenia wprowadza możliwość ograniczenia częstotliwości lub czasowego zawieszenia przekazywania przez statek przechodzący naprawy i remonty stoczniowe lub czasowo wyłączony z eksploatacji, stosownych informacji do Centrum Danych LRIT. W przypadku, gdy kapitan statku o polskiej przynależności chciałby skorzystać z możliwości określonej w ww. § 6 ust. 2 rozporządzenia, zobligowany jest – zgodnie z § 6 ust. 3 rozporządzenia – wystąpić ze stosownym wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, a także poinformować o tym właściwe władze państwa, będącego stroną Konwencji SOLAS, na wodach którego statek się znajduje. W przypadku, gdy statek znajduje się na polskich obszarach morskich, obowiązek poinformowania właściwych władz państwa, na wodach którego statek się znajduje,

wypełniony jest przez samo wystąpienie z ww. wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego. Natomiast w przypadku, gdy statek znajduje się na wodach innego państwa-strony Konwencji SOLAS, kapitan statku jest zobligowany, poza wystąpieniem ze stosownym wnioskiem do dyrektora właściwego urzędu morskiego, także powiadomić właściwe władze państwa, na wodach którego się znajduje.

Rozporządzenie zastępuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2010 r. w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (Dz. U. z 2010 r. Nr 207, poz. 1368) wydane na podstawie art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.)

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad rozporządzeniem do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## Ocena skutków regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków o polskiej przynależności;
- 4) załogi statków morskich;
- 5) kapitanów statków morskich;
- 6) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 7) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

Związek Armatorów Polskich: [secretariat@polshipowners.pl](mailto:secretariat@polshipowners.pl)

Polska Żegluga Bałtycka – [info@polferries.pl](mailto:info@polferries.pl)

Polska Żegluga Morska – [pzmmanagement@polsteam.com.pl](mailto:pzmmanagement@polsteam.com.pl)

Polskie Linie Oceaniczne – [pol@pol.com.pl](mailto:pol@pol.com.pl)

Polski Rejestr Statków – [mailbox@prs.pl](mailto:mailbox@prs.pl)

Polski Związek Żeglarski – [pyabiuro@pya.org.pl](mailto:pyabiuro@pya.org.pl)

Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego - [pzmwinw@pzmwinw.pl](mailto:pzmwinw@pzmwinw.pl)

Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych: [jurmak@post.pl](mailto:jurmak@post.pl)

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. – [marketing@port.gdynia.pl](mailto:marketing@port.gdynia.pl)

Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. – [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. – [info@port.gdansk.pl](mailto:info@port.gdansk.pl)

Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich: [pspm@pspm.pl](mailto:pspm@pspm.pl)

Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni: [office@apmar.org.pl](mailto:office@apmar.org.pl)

Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej: [proskurnicki@wp.pl](mailto:proskurnicki@wp.pl)

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej: [kigm@kigm.pl](mailto:kigm@kigm.pl)

Krajowa Izba Gospodarcza: [kig@kig.pl](mailto:kig@kig.pl)

W trakcie konsultacji społecznych tekstu projektu rozporządzenia wpłynęła jedna uwaga od przedsiębiorstwa żeglugowego – Polskiej Żeglugi Morskiej.

Podniesiono, że projektowane przepisy § 6 przedmiotowego projektu nie przewidują możliwości czasowego zawieszenia przekazywania raportów przez statki przechodzące naprawy i remonty stoczniowe lub czasowo wyłączone z eksploatacji, a jedynie ograniczenie częstotliwości przesyłania raportu, do jednego raportu na 24 godziny. Rezolucja Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu MSC.263(84) z dnia 16 05 2008 : w sprawie skorygowanych standardów technicznych i wymagań funkcjonalnych dotyczących identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu dopuszcza taką możliwość. W celu ujednoczenia przepisów, zaproponowano, aby również statkom bandery polskiej umożliwić czasowe zawieszenie wysyłania meldunków LRIT. Propozycja została w całości uwzględniona w projekcie.

**3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

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

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

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

**5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

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

**6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

**7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

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

**8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

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