

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia.....2012 r.

**w sprawie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich
obszarach morskich²⁾**

Na podstawie art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa elementy, jakie powinien zawierać plan udzielenia schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, zwany dalej „planem”.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) miejsce schronienia – oznacza port, przystań morską albo ich część lub inne osłonięte miejsce cumowania lub kotwiczenia, lub jakiegokolwiek inne, do którego kieruje się statki znajdujące się w niebezpieczeństwie lub potrzebujące pomocy;
- 2) statek potrzebujący pomocy – oznacza statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do jego utraty lub powstania zagrożenia dla środowiska lub bezpieczeństwa żeglugi;
- 3) statek w niebezpieczeństwie – statek znajdujący się w sytuacji, w której istnieje uzasadnione podejrzenie lub pewność, że statek lub człowiek jest narażony na poważne i bezpośrednie niebezpieczeństwo i wymaga natychmiastowej pomocy.

¹⁾ 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).

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

- 1) dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/WE (Dz. Urz. WE 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).

§ 3. 1. Dyrektorzy urzędów morskich opracowują plany, uwzględniając wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).³⁾

2. Plan powinien być spójny z „Planem akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, o którym mowa w art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i „Krajowym Planem Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego”, o którym mowa w § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. Nr 239, poz. 2026).

3. Plan zawiera co najmniej:

- 1) dane właściwego dyrektora urzędu morskiego;
- 2) dane podmiotów odpowiedzialnych za przyjmowanie zawiadomień i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych i zgłoszeń o potrzebie otrzymania pomocy;
- 3) dane współpracujących podmiotów, które mogą być zaangażowane w działania mające na celu udzielenie statkom pomocy;
- 4) informacje na temat linii brzegowej, granicznych parametrów statków, które mogą przyjąć poszczególne porty, oraz wszystkich tych czynników, których znajomość ułatwia ocenę oraz umożliwia szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia dla statku w niebezpieczeństwie lub potrzebującego pomocy, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych istotnych dla podjęcia tej decyzji;
- 5) procedury oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu pomocy statkowi w niebezpieczeństwie lub potrzebującemu pomocy, lub odmowie przyjęcia statku w danym miejscu;
- 6) spis zasobów i urządzeń służących do udzielania pomocy, ratowania życia i mienia oraz zapobiegania zanieczyszczeniom i ich zwalczania, które mogą zostać wykorzystane do tej pomocy, w szczególności będące w dyspozycji Służby SAR, Marynarki Wojennej, właściwego wojewody, Wojewódzkich Inspektoratów Ochrony Środowiska, Państwowego Ratownictwa Medycznego, Straży Granicznej oraz Państwowej Straży Pożarnej;
- 7) procedury dotyczące współpracy międzynarodowej w celu koordynacji i podejmowania decyzji związanej z postępowaniem ze statkiem w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy;

³⁾ Wytyczne, o których mowa w § 3 ust. 1, Rezolucja IMO Nr A.949(23) *Wytyczne w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy* z dnia 5 grudnia 2003 r. oraz Rezolucja IMO Nr A.950(23) *Serwis asysty morskiej* z dnia 5 grudnia 2003 r. zostały podane do publicznej wiadomości w obwieszczeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących bezpieczeństwa morskiego (Dz. Urz. MTBiGM Nr 2, poz. 9).

- 8) procedury dotyczące współpracy pomiędzy dyrektorami urzędów morskich, w celu utworzenia jednolitego krajowego systemu udzielania statkom schronienia, z uwzględnieniem możliwości udzielania pomocy środkami dostępnymi na obszarach właściwości terytorialnej dyrektorów urzędów morskich;
- 9) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia;
- 10) dane podmiotów, które muszą być informowane, oraz sposób ich informowania, po podjęciu decyzji, o której mowa w art. 94 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 11) procedury przekazywania planów podmiotom, które mogą być zaangażowane w działania mające na celu udzielenie statkom pomocy, a w szczególności podmiotom, o których mowa w pkt 2, 3 i 10, oraz dysponujących zasobami i urządzeniami, o których mowa w pkt 6;
- 12) procedury udostępniania informacji zawartych w planach sąsiednim państwom członkowskim Unii Europejskiej;
- 13) procedury występowania o udostępnienie planów sporządzonych przez sąsiednie państwa członkowskie Unii Europejskiej przez dyrektora urzędu morskiego;
- 14) terminy oraz okoliczności powodujące konieczność zaktualizowania planu;
- 15) sposób przekazywania i aktualizowania informacji, o których mowa w pkt 1 i 2, do celów publikacji.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.⁴⁾

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2007 r. w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich (Dz. U. Nr 178, poz. 1260), 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

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu udzielenia statkom potrzebującym pomocy schronienia na polskich obszarach morskich, zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Artykuł 20 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. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12), zwanej dalej „dyrektywą”, nałożył na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek wyznaczania władz właściwych dla podejmowania decyzji w odniesieniu do statków, które potrzebują pomocy. Wdrożenie przedmiotowego przepisu ma miejsce w artykule 94 ust. 1 ustawy, na mocy którego organem właściwym do podjęcia niezależnej decyzji o udzieleniu schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy, jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek. Każdy dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza plan udzielenia statkom schronienia na polskich obszarach morskich, zwany dalej „planem”, znajdujących się pod jego jurysdykcją. Przedmiotowe plany podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Dyrektywa 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101) wprowadziła dodatkowe przepisy dotyczące opracowywania planów przyjmowania statków potrzebujących pomocy. Implementacją powyższych przepisów do krajowego porządku prawnego są przepisy rozporządzenia. W ślad za normą dyrektywy, która nakazuje przygotowanie przedmiotowych planów z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO): Rezolucji IMO Nr A.949(23) z dnia 5 grudnia 2003 r. *Wytyczne w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy* oraz Rezolucji IMO Nr A.950(23) z dnia 5 grudnia 2003 r. *Serwis asysty morskiej*, w § 3 ust. 1 rozporządzenia znalazł się zapis, mówiący, że dyrektorzy urzędów morskich opracowują plany uwzględniając powyższe wytyczne. W ustępie 3 § 3 wymieniono elementy, które musi zawierać plan, odpowiadające elementom opisanym w dyrektywie i mające na celu zapewnienie sprawnego reagowania na

stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

Należy zauważyć, że zgodnie z przepisami art. 20 ust. 2 oraz art. 19 ust. 1 dyrektywy 2002/59/WE, państwa mogą podjąć szereg środków w odniesieniu zarówno do statków znajdujących się w niebezpieczeństwie (distress), jak i statków potrzebujących pomocy (in need of assistance). Rozszerzony katalog tych środków zawiera załącznik IV do dyrektywy, zmieniony dyrektywą Komisji 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającą 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). Przepisy te zostały wdrożone art. 89 ustawy, który trzeba rozpatrywać łącznie z przepisami rozporządzenia.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Podczas prac nad rozporządzeniem do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

W związku z koniecznością przewidzenia czasu niezbędnego do opracowania odpowiednich planów przez właściwych dyrektorów urzędów morskich, rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy 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) Służbę SAR;
- 4) zarządy portów;
- 5) wojewodów;
- 6) wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska;
- 7) Państwową Straż Pożarną;
- 8) Straż Graniczną.

Intencją projektodawcy było, by podczas tworzenia planów zidentyfikowano istniejące już środki, będące w dyspozycji odpowiednich służb i jednostek samorządu terytorialnego, co pozwoli w razie potrzeby optymalnie je wykorzystać, oraz wypracowano procedury podejmowania decyzji i przekazywania informacji, by najbardziej sprawnie i efektywnie reagować.

Dyrektor urzędu morskiego jest organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy. Powinien także prowadzić nadzór nad działaniami mającymi na celu zwalczanie zagrożenia lub zanieczyszczenia morza prowadzonymi przez kapitana statku i armatora, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza (zgodnie z § 3 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. Nr 239, poz. 2026). Natomiast Służba SAR jest państwową jednostką organizacyjną przeznaczoną do wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, a także zadań w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Dlatego plany mają zapewnić, że podejmując przedmiotową decyzję dyrektor będzie dysponował aktualną informacją na temat możliwości, jakimi dysponują podmioty, które będą zaangażowane w działania operacyjne, a zatem organizowanie i koordynowanie akcji. Plany mają być zgodne z „Planem akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, Krajowym Planem Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego, a także brać pod uwagę podmioty, które na danym obszarze mogą udzielać pomocy w ramach świadczenia usług holowniczych lub umów o

ratownictwo morskie. Jeśli dyrektor wyda decyzję o udzieleniu statkowi pomocy, a taka umowa zostanie zawarta pomiędzy podmiotem świadczącym usługi a armatorem statku, dyrektor, zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ma prawo wydawać polecenia zarówno kapitanowi statku, jak i podmiotom świadczącym tego rodzaju usługi. Nie chodzi zatem, by w dyspozycji dyrektora znajdowały się dodatkowe środki, ale by dysponował aktualnymi informacjami na temat możliwości podmiotów, znajdujących się w obrębie jego właściwości terytorialnej, które mogą być zaangażowane w prowadzenie działań operacyjnych i na tej podstawie mógł podjąć właściwą decyzję. Celem, jaki ma być osiągnięty poprzez wydanie rozporządzenia, jest zapewnienie sprawnego reagowania, na stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie lub potrzebujący pomocy, zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego. Natomiast opracowując plan właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego ma uwzględnić lokalizacje możliwych miejsc schronienia dla takich statków. Na opracowanie planów dyrektorzy urzędów morskich będą mieli 6 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został poddany szerokim konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich sarkolobrzeg@poczta.onet.pl
2. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl
3. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl
4. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl
5. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl
6. Rem-Service. Sp. z o.o. remservice@rem-service.pl
7. Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl
8. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl
9. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. marketing@port.gdynia.pl
10. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. info@port.szczecin.pl
11. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. info@portgdansk.pl
12. Zarząd Portu Elbląg port@port.elblag.pl
13. Zarząd Portu Police portmorski@portpolice.pl
14. Zarząd Portu Darłowo dyrektor@port.darlowo.pl

15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl
16. Krajowa Izba Gospodarcza kig@kig.pl, kgrzejszczyk@kig.pl
17. Związek miast i gmin morskich - zmigm@zmigm.org.pl

W trakcie konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi do przedmiotowego projektu 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 w stosunku do obowiązujących przepisów.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego. Projektowane rozporządzenia ma na celu zapewnienie sprawnego reagowania na stworzone zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego. Obecnie sprawy z tego zakresu uregulowane są w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2007 r. w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich. (Dz. U. Nr 178 poz. 1260). Przedmiotowe przepisy ujmują plany reagowania w ogólne ramy i nie uwzględniają uwarunkowań lokalnych. Zgodnie z przepisami projektu rozporządzenia nie przewiduje się powstania żadnych nowych środków, które mogłyby zostać użyte w sytuacji, gdy na polskich obszarach morskich znajdzie się statek w niebezpieczeństwie lub statek potrzebujący pomocy, a co za tym idzie nie przewiduje się żadnych nakładów finansowych na te cele. Przygotowanie przez dyrektorów urzędów morskich planów, które zidentyfikują będące już w dyspozycji odpowiednich służb i jednostek samorządu terytorialnego środki pozwoli w razie potrzeby optymalnie je wykorzystać i najbardziej sprawnie i efektywnie reagować.

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 podniesienie bezpieczeństwa i sprawność reagowania w celu zapobieżenia szkodom w środowisku. Identyfikacja istniejących w dyspozycji odpowiednich służb środków, stworzenie procedur ułatwiających ocenę sytuacji i podejmowanie decyzji w sprawie udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy schronienia, przyczyni się do bardziej efektywnego wykorzystania środków i szybszego podejmowania decyzji.