

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi²⁾

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r., poz. 1068), zwanej dalej „ustawą”, zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków o polskiej przynależności nieobjętych umowami międzynarodowymi, podlegających wpisowi do:

- 1) rejestru okrętowego lub
- 2) rejestru prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego lub
- 3) polskiego rejestru jachtów.

§ 2. 1. Statek, z zastrzeżeniem ust. 2, może być używany w żegludze morskiej, jeśli spełnia odpowiednie dla tego statku wymagania techniczne w zakresie:

- 1) konstrukcji kadłuba,
- 2) wyposażenia kadłubowego,
- 3) urządzeń sterowych,
- 4) urządzeń kotwicznych, holowniczych i cumowniczych,
- 5) stałych urządzeń połowowych,
- 6) osprzętu żaglowego, masztów i olinowania,
- 7) silników napędowych oraz urządzeń maszynowych,

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:

– dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 m i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.),

– dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.).

- 8) mechanizmów pomocniczych,
- 9) kotłów parowych i podgrzewaczy olejowych oraz ich wyposażenia,
- 10) zbiorników ciśnieniowych oraz ich urządzeń,
- 11) instalacji rurociągów,
- 12) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników,
- 13) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji,
- 14) urządzeń automatyki,
- 15) konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej,
- 16) urządzeń i instalacji gaśniczych oraz sprzętu gaśniczego,
- 17) wolnej burty,
- 18) stateczności, pływalności i niezatapialności,
- 19) środków i urządzeń ratunkowych,
- 20) świateł nawigacyjnych i środków sygnałowych,
- 21) urządzeń radiowych,
- 22) wyposażenia nawigacyjnego,
- 23) urządzeń dźwignicowych,
- 24) pomieszczeń załogowych i pasażerskich,
- 25) ochrony środowiska,
- 26) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa.

2. Jacht morski może być używany w żegludze morskiej, jeśli spełnia wymagania techniczne określone w § 8 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326).

§ 3. 1. W zakresie wymagań technicznych dotyczących poszczególnych zagadnień, o których mowa w § 2 pkt 1-25, obowiązują wymagania techniczne Polskiego Rejestru Statków S.A., z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Wymagania techniczne, o których mowa w ust. 1, dotyczą:

- 1) klasyfikacji i budowy statków morskich;
- 2) klasyfikacji i budowy małych statków morskich;
- 3) klasyfikacji i budowy jachtów morskich;
- 4) klasyfikacji i budowy łodzi motorowych;
- 5) klasyfikacji i budowy statków śródlądowych;
- 6) klasyfikacji i budowy ruchomych jednostek górnictwa morskiego;

7) klasyfikacji i budowy doków pływających;

8) urządzeń dźwignicowych.

3. Wymagania techniczne innej niż Polski Rejestr Statków S.A uznanej organizacji, upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej, mogą zostać uznane za obowiązujące przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na wniosek tej organizacji, jeżeli są one pod względem bezpieczeństwa co najmniej równoważne wymaganiom technicznym Polskiego Rejestru Statków S.A.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, uznana organizacja załącza dokumentację zawierającą własne wymagania techniczne oraz wyniki analizy porównawczej wymagań tej organizacji i Polskiego Rejestru Statków S.A. potwierdzające, że zapewniony został co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa.

§ 4. Jachty morskie o długości do 15 m, zamiast wymagań, o których mowa w § 3 ust. 1, mogą spełniać wymagania techniczne podmiotu, o którym mowa w art. 26 ust. 1 ustawy.

§ 5. Rodzaje wyposażenia takie, jak:

- 1) materiały konstrukcyjne objęte wymaganiami ochrony przeciwpożarowej,
- 2) sprzęt gaśniczy,
- 3) środki i urządzenia ratunkowe,
- 4) urządzenia radiowe,
- 5) wyposażenie nawigacyjne

mogą być zainstalowane na statkach wtedy, gdy są uznanego typu zgodnie z przepisami o wyposażeniu morskim lub gdy zostały poddane badaniom, z wynikiem pozytywnym, zgodnie z obowiązującymi przedmiotowymi normami krajowymi lub zagranicznymi zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

Dariusz Łyszkiewicz
www.inforlex.pl

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz życia i zdrowia osób przebywających na statkach.

Przepis § 1 projektu rozporządzenia określa zakres stosowania rozporządzenia, który jest ograniczony do statków o polskiej przynależności nieobjętych umowami międzynarodowymi, podlegających wpisowi do jednego z trzech rejestrów statków, zwanych dalej „statkami”. W rezultacie, jak miało to miejsce dotychczas, projekt rozporządzenia nie określa wymagań dla statków przeznaczonych do celów sportowych o długości do 5 m nieuprawiających żeglugi międzynarodowej.

§ 2 projektu rozporządzenia określa elementy budowy statku i jego wyposażenia, które są objęte zakresem wymagań technicznych, o których mowa w projekcie rozporządzenia. Statek powinien spełniać te wymagania z katalogu określonego w projekcie rozporządzenia, które dotyczą danego rodzaju statku zgodnie z odrębnymi przepisami. Z zakresu § 2 projektu rozporządzenia wyłączone są jachty morskie w związku z § 8 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326).

Zgodnie z § 3 ust. 1 projektu rozporządzenia, statki powinny spełniać wymagania techniczne Polskiego Rejestru Statków S.A. § 3 ust. 2 projektu rozporządzenia określa zakres wymagań technicznych, o których mowa w ust.1. Zgodnie z § 3 ust. 3 i 4 projektu rozporządzenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje wymagania techniczne uznanej organizacji innej niż Polski Rejestr Statków S.A., jeśli organizacja ta przedstawi dokumentację, na podstawie której można potwierdzić równoważność przepisów tej organizacji z przepisami PRS S.A. pod względem poziomu bezpieczeństwa. Wymagania te stosuje się w stosunku do statków, nad którymi organizacja ta sprawuje nadzór.

W odniesieniu do wymagań dla jachtów morskich o długości do 15 m, zamiast przepisów uznanych organizacji, zastosowanie mogą mieć przepisy podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów o długości do 15 m (§ 4 projektu rozporządzenia). W chwili obecnej upoważnienie takie posiada Polski Związek Żeglarski.

Elementy wyposażenia statków określone w § 5 projektu rozporządzenia mogą być zainstalowane na statku, jeśli są uznanego typu zgodnie z przepisami o wyposażeniu morskim, tj. ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) wraz z aktami wykonawczymi, a w szczególności rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 103, poz. 1091, z późn. zm.) lub zostały poddane badaniom, z wynikiem pozytywnym, zgodnie z obowiązującymi przedmiotowymi normami krajowymi lub zagranicznymi zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia (§ 6 projektu rozporządzenia).

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

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 Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.msw.gov.pl), nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

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

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 3) podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m;
- 4) właściciele i armatorów statków;
- 5) kapitanów statków.

Projektowany tryb postępowania nie zmienia dotychczasowego stanu rzeczy uregulowanego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2002 r. w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zgodne z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej uznaje za obowiązujące wymagania techniczne Polskiego Rejestru Statków S.A. Przepisy ww. rozporządzenia są jedynie rozszerzone o możliwość uznania przepisów innych instytucji klasyfikacyjnych, które zostały upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej, za obowiązujące w stosunku do statków, nad którymi organizacje te sprawują nadzór, pod warunkiem spełnienia wymogu równoważności pod względem poziomu bezpieczeństwa. Projekt rozporządzenia uzupełnia ponadto dotychczasowe przepisy, uznając wymagania techniczne podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 2) Det Norske Veritas Polska;
- 3) Germanischer Lloyd Polska;
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
- 5) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Bureau Veritas Polska;
- 8) Związek Armatorów Polskich;
- 9) Polska Żegluga Bałtycka;
- 10) Polska Żegluga Morska;
- 11) Rem-Service Sp. z o.o.;
- 12) Unibaltic;
- 13) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 14) Unity Line Sp. z o.o.;
- 15) Polskie Linie Oceaniczne;
- 16) Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
- 17) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 19) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 20) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 21) NSZZ „Solidarność”;
- 22) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 23) Forum Związków Zawodowych;

- 24) Business Centre Club;
- 25) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 26) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 27) Zrzeszenie Rybaków Morskich;
- 28) Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
- 29) Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb-OP Sp. z o.o.;
- 30) Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku;
- 31) Związek Rybaków Polskich w Ustce;
- 32) Polski Związek Żeglarski;
- 33) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 34) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych;
- 35) Towarzystwo Żeglarskie Bryfok;
- 36) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 37) Akademia Kuznierewicza.

Uwagi projektu rozporządzenia zgłosił Polski Rejestr Statków S.A. Uwaga do § 2 została uwzględniona. Propozycja nowego zapisu obecnego § 3 ust. 3 nie została uwzględniona ze względu na przekroczenie upoważnienia ustawowego.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

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

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

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, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

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.

