

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub
zastosowania środków równoważnych**

Na podstawie art. 86 ust. 3c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320, 1336 i 1569) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb zwolnienia statku z obowiązku spełniania wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych.

§ 2. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do statków o obcej przynależności.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jachtów morskich;
- 2) statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich;
- 3) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 3. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na zastosowanie na statku środków równoważnych w stosunku do wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy w przypadkach, kiedy cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań lub kiedy jest to uzasadnione ze względu na szczególne warunki eksploatacyjne statku, takie jak rodzaj odbywanych podróży,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

ograniczony rejon żeglugi, ograniczone warunki meteorologiczne, w tym wysokość fali lub siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży bądź bliskość służb ratowniczych, jeżeli dostarczona dokumentacja potwierdza, że zastosowane środki równoważne będą skuteczne przynajmniej w takim samym stopniu jak określone w przepisach, oraz, w przypadku środków równoważnych dotyczących konstrukcji statku lub wyposażenia stałego instalowanego na statku, jeżeli opinia uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem jest pozytywna.

2. W przypadku braku możliwości zastosowania środków równoważnych właściwy dyrektor urzędu morskiego może zwolnić statek z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy, jeżeli:

- 1) cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań, o ile:
 - a) dokumentacja techniczna statku potwierdza brak możliwości spełnienia wymagań ze względów konstrukcyjnych,
 - b) statek spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony,
 - c) w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji statku lub wyposażenia stałego instalowanego na statku, opinia uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem jest pozytywna, lub
- 2) jest to uzasadnione ze względu na szczególne warunki eksploatacyjne statku, takie jak rodzaj odbywanych podróży, ograniczony rejon żeglugi, ograniczone warunki meteorologiczne, w tym wysokość fali lub siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży bądź bliskość służb ratowniczych, o ile:
 - a) statek spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony,
 - b) w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji statku lub wyposażenia stałego instalowanego na statku, opinia uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem jest pozytywna, lub
- 3) statek, który nie odbywa podróży w danym rejonie, planuje odbyć w nim jednorazową podróż, o ile:
 - a) spełnione zostaną wymagania bezpieczeństwa wystarczające na podróż, którą statek planuje odbyć,
 - b) zwolnienie będzie dotyczyło jednej podróży, lub

4) okres eksploatacji statku do czasu jego likwidacji wynosi mniej niż 2 lata, o ile:

- a) statek spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony,
- b) w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji statku lub wyposażenia stałego instalowanego na statku, opinia uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem jest pozytywna.

§ 4. 1. W przypadku statków podlegających Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, wydanie zwolnienia lub zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku jest możliwe po spełnieniu wymagań zawartych w przepisach tej konwencji, dotyczących warunków wydawania zwolnień i stosowania środków równoważnych.

2. W przypadku statków objętych zakresem stosowania załącznika I do 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.) oraz załączników I, II i IV do 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.) zwolnienia i zgodę na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku wydaje się zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa statków pasażerskich w żegludze krajowej oraz statków rybackich o długości 24 m i większej.

§ 5. 1. W przypadkach, o których mowa w § 3, armator statku składa wniosek do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.

2. Do wniosku dołącza się:

- 1) dokumentację techniczną, o ile jest wymagana;
- 2) opinię uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem, o ile jest wymagana;
- 3) oświadczenie armatora o zamiarze likwidacji statku – w przypadku, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 4.

§ 6. W celu weryfikacji spełniania przez statek wymogów bezpieczeństwa, o których mowa w § 3, dyrektor urzędu morskiego może przeprowadzić na statku inspekcję doraźną, o której mowa w art. 20 ust. 2 pkt 5 ustawy.

§ 7. 1. Statek, który został zwolniony z wymagań lub który otrzymał zgodę na zastosowanie środków równoważnych, otrzymuje certyfikat zwolnienia.

§ 8. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kopię certyfikatu zwolnienia statku, który został zwolniony z wymagań lub który otrzymał zgodę na zastosowanie środków równoważnych, lub informację o odmowie zwolnienia statku z wymagań lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych, w terminie 7 dni od dnia wydania certyfikatu lub decyzji odmownej.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego

Anna Kłębik

PODSEKRETARZ STANU

Dorota Pyc
Dorota Pyc
20.10.2017

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 3c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r., poz. 611, 1320, 1336 i 1569), zwanej dalej „ustawą”.

§ 2 projektu rozporządzenia określa zakres jego stosowania, który jest zgodny z zakresem stosowania rozporządzenia wydanego na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48)), określającego wymagania w zakresie wyposażenia i konstrukcji, z których statek zgodnie z przepisami projektu może być zwolniony lub w stosunku do których można zastosować rozwiązania równoważne.

W art. 86 ust. 3a ustawy przewidziano sytuacje, w których dyrektor urzędu może odstąpić od wymagania spełnienia przez statek wszystkich przepisów ww. rozporządzenia. Są to szczególnie przypadki podyktowane fizycznym brakiem możliwości instalacji określonych rodzajów wyposażenia lub brakiem praktycznego uzasadnienia dla konieczności spełnienia tych wymagań, przy jednoczesnym zapewnieniu nieobniżenia poziomu bezpieczeństwa statku. § 3 rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 86 ust. 3c ustawy, szczegółowo określa te sytuacje. Do przypadków, w których dyrektor urzędu morskigo może wyrazić zgodę na zastosowanie na statku środków równoważnych lub zwolnić go z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy, należą sytuacje gdy:

- cechy konstrukcyjne statku nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań,
- ma to uzasadnienie ze względu na szczególne warunki eksploatacyjne statku takie jak rodzaj odbywanych podróży, ograniczony rejon żeglugi, ograniczone warunki meteorologiczne, w tym wysokość fali, siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży bądź bliskość służb ratowniczych,
- statek, który normalnie nie odbywa podróży w danym rejonie, planuje odbyć jednorazową podróż,
- okres eksploatacji statku do czasu jego likwidacji wynosi mniej niż 2 lata,
- dostarczona dokumentacja potwierdza, że zastosowane środki równoważne będą przynajmniej w takim samym stopniu skuteczne jak określone w przepisach, o ile sytuacja ta znajduje potwierdzenie w dokumentacji technicznej, a opinia uznanej

organizacji sprawującej nadzór nad statkiem jest pozytywna (w przypadku konstrukcji i wyposażenia instalowanego na statku na stałe).

Ponieważ zastosowanie rozwiązań równoważnych w wymienionych powyżej sytuacjach jest preferowane od całkowitego zwolnienia statku z określonych wymagań, zgodnie z § 3 ust. 2 projektu zwolnienie może być wydane wówczas, kiedy zastosowanie rozwiązań równoważnych nie jest możliwe. Podkreślić należy, że warunkiem wydania każdego zwolnienia lub zgody na zastosowanie środków równoważnych jest zapewnienie, że statek może bezpiecznie uprawiać żeglugę w określonych warunkach.

Przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy dotyczą zarówno statków podlegających Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, jak i statków niekonwencyjnych. Z uwagi na fakt, że Konwencja SOLAS we własnym zakresie określa warunki wydawania zwolnień i stosowania środków równoważnych, muszą one być dodatkowo spełnione przed zastosowaniem takich rozwiązań w odniesieniu do statków podlegających tej konwencji (§ 4 ust. 1 projektu rozporządzenia).

Statki, dla których wymagania określają załącznik I do dyrektywy 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UR L 163 z 25.06.2009, str. 1) oraz załączniki I, II i IV do dyrektywy 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.), w kwestii wydawania zwolnień i stosowania środków równoważnych podlegają odpowiednim przepisom UE (§ 4 ust. 2 projektu rozporządzenia).

W § 5-7 określono tryb zwolnienia albo wyrażenia zgody przez dyrektora urzędu morskigo na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku. Zgodnie z art. 86 ust. 3b ustawy zwolnienie lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji statku następuje na wniosek armatora. W § 5 ust. 2 projektu rozporządzenia określono dokumenty, które muszą być dołączone do wniosku armatora. W celu upewnienia się, że statek spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony, dyrektor urzędu morskigo może przeprowadzić na statku inspekcję doraźną, o której mowa w art. 20 ust. 2 pkt 5 ustawy. W przypadku spełnienia wszystkich wymaganych warunków statek otrzymuje certyfikat zwolnienia. Wzór tego certyfikatu jest określony w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskigo (Dz. U. poz. 1313) lub, w przypadku statków konwencyjnych, w Konwencji SOLAS. Kopię certyfikatu otrzymuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w ramach nadzoru nad funkcjonowaniem urzędów morskich (§ 8 projektu rozporządzenia).

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

Nie zachodzi konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz 979).

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Dorota Pyć – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marta Grabowska, p.o. naczelnika wydziału, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. 22 6301976, marta.grabowska@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 08.10.2015 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320, 1336 i 1569)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju: 581</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Procedowanie projektu wynika z konieczności realizacji delegacji zawartej w art. 86 ust. 3c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (dalej: „ustawy”). Art. 86 ustawy zawiera przepisy umożliwiające zwolnienie statków, których cechy konstrukcyjne nie pozwalają na zastosowanie wszystkich wymagań określonych przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48) z konieczności spełniania niektórych wymagań, lub zastosowanie w takich przypadkach środków równoważnych. Zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych przewidziane jest również w przypadkach uzasadnionych szczególnymi warunkami eksploatacyjnymi statku. Projekt rozporządzenia doprecyzowuje szczegółowe warunki i tryb wydawania takich zwolnień lub zgody na zastosowanie środków równoważnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa statku.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia określa warunki i tryb wydawania zwolnień lub zgody na zastosowanie środków równoważnych w taki sposób, aby nie wpłynęło to negatywnie na poziom bezpieczeństwa statku. Dla zapewnienia tego celu przede wszystkim przeprowadzana będzie weryfikacja, czy statek spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony, z wykorzystaniem dokumentacji technicznej, opinii uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad statkiem i inspekcji statku.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zakres regulacji nie jest objęty przepisami europejskimi i międzynarodowymi. Każde państwo określa własne wymagania w zakresie bezpiecznej żeglugi statków w zakresie nieobjętym prawem UE oraz międzynarodowym, jak również możliwość i warunki zwolnienia statku z niektórych wymagań.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pracownicy administracji morskiej w których zakres obowiązków wchodzi sprawy z zakresu inspekcji państwa bandery	28 inspektorów państwa bandery, 2 pracowników administracyjnych oraz ok. 10 innych pracowników administracji morskiej wykonujących zadania związane z inspekcją państwa flagi	Urzędy morskie, dane własne MliR	Konieczność uwzględnienia przepisów rozporządzenia przy przeprowadzaniu inspekcji państwa bandery
Uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej	7 uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej	Dane własne MliR	Wydawanie opinii dot. zasadności wydania przez dyrektora urzędu morskiego zwolnienia lub zgody na zastosowanie środków równoważnych
Właściciele, armatorzy, kapitanowie i załogi statków	Polska flota handlowa – 543 statki	Dane własne MliR	Możliwość uzyskania dla statku zwolnienia z wymagań w zakresie wyposażenia i

pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	-

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	--
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne	Załogi statków o obcej przynależności i o polskiej przynależności	-						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	-							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: -	

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

-

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Dyrektorzy urzędów morskich będą mieli możliwość wydawania zgody na zastosowanie środków równoważnych lub zwolnień z wymagań w zakresie konstrukcji i wyposażenia od chwili wejścia w życie rozporządzenia. Wzory odpowiednich certyfikatów już zostały określone (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313)).

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Monitoring będzie odbywać się na bieżąco poprzez analizę przyczyn odnotowanych wypadków morskich.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak