

## 1368

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 21 października 2010 r.

w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu<sup>2)</sup>

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.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) harmonogram wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), w zależności od ich rodzaju i roku budowy;
- 2) przypadki, w których statki zwalnia się z obowiązku wyposażenia w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), mając na uwadze obszar pływania oraz używane przez te statki systemy identyfikacji;
- 3) warunki przekazywania danych z systemu LRIT do Centrum Danych LRIT.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa — ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) system LRIT — System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16c ustawy;
- 3) 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;
- 4) statek zaopatrzeniowy — statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.235(82) z dnia 1 grudnia 2006 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących projektowania i konstrukcji statków zaopatrzeniowych (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13);

5) statek specjalistyczny — statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.266(84) z dnia 6 czerwca 2008 r. w sprawie kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13);

6) system AIS — System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), o którym mowa w art. 16a ustawy;

7) obszar morza A1 — obszar morza, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;

8) Europejskie Centrum Danych LRIT — Centrum Danych LRIT utworzone dla potrzeb państw członkowskich Unii Europejskiej, Królestwa Norwegii i Islandii;

9) Krajowy Koordynator do spraw Systemu LRIT — osobę wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania korzystania z Europejskiego Centrum Danych LRIT przez polskich użytkowników systemu LRIT;

10) numer MMSI (Maritime Mobile Service Identity) — 9-cyfrowy numer „tożsamości” jednostki pływającej.

§ 3. 1. Z zastrzeżeniem ust. 2, w system LRIT powinny być wyposażone następujące rodzaje statków uprawiających żeglugę międzynarodową:

1) statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie;

2) statki towarowe, w tym jednostki szybkie, o pojemności brutto 300 i powyżej;

3) ruchome platformy wiertnicze (MODU);

4) pływające urządzenia produkcyjno-magazynowo-odbiorcze (FPSO) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto 300 i powyżej;

5) pływające obiekty magazynowe (FSU) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto 300 i powyżej;

6) statki zaopatrzeniowe o pojemności brutto 300 i powyżej;

7) statki specjalistyczne o pojemności brutto 300 i powyżej.

2. W system LRIT, zgodnie z harmonogramem, o którym mowa w prawie 19-1 punkt 4.1.2 i 4.1.3 rozdziału V Konwencji SOLAS, powinny być wyposażone następujące rodzaje statków uprawiających żeglugę międzynarodową:

<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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, 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.

- 1) zbudowanych przed dniem 31 grudnia 2008 r.:
  - a) statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie,
  - b) statki towarowe, w tym jednostki szybkie, o pojemności brutto 300 i powyżej,
  - c) ruchome platformy wiertnicze (MODU);
- 2) zbudowanych przed dniem 31 grudnia 2008 r., jeżeli podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS:
  - a) pływające urządzenia produkcyjno-magazynowo-odbiorcze (FPSO) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto 300 i powyżej,
  - b) pływające obiekty magazynowe (FSU) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto 300 i powyżej,
  - c) statki zaopatrzeniowe o pojemności brutto 300 i powyżej;
- 3) zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r. statki specjalistyczne, o pojemności brutto 500 i powyżej, jeżeli podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS.

3. Zwalnia się od obowiązku wyposażania w system LRIT statki, o których mowa w ust. 1, niezależnie od daty ich budowy, jeżeli są wyposażone w system AIS i odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1.

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

2. W przypadku gdy w wykazach wyposażenia dołączonych do dokumentów bezpieczeństwa wystawianych dla pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), pływających obiektów magazynowych (FSU), statków zaopatrzeniowych, statków specjalistycznych oraz statków, które w wyniku zastosowania przepisu pkt 3 rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr A. 494(XII) z dnia 19 listopada 1981 r. w sprawie skorygowanego przejściowego planu dotyczącego pomiaru pojemności niektórych statków (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13) nie podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS, nie uwzględniono rubryki umożliwiającej wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez te statki wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT, na statkach takich przechowywane są ważne sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

§ 5. 1. Warunkami przekazywania danych z systemu LRIT do Europejskiego Centrum Danych LRIT są:

- 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 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przez upoważnionego przez dyrektora właściwego urzędu morskiego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;

- 3) posiadanie sprawozdania z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wystawionego w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;
- 4) niezwłoczne przekazanie przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT kopii wystawionego sprawozdania, o którym mowa w pkt 3, do dyrektora 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. Upoważnionym dostawcą usług aplikacyjnych LRIT jest podmiot gospodarczy, który posiada upoważnienie dyrektora urzędu morskiego jako serwis techniczny urządzeń radiokomunikacyjnych instalowanych na statkach morskich o polskiej przynależności, wymaganych rozdziałem IV Konwencji SOLAS.

3. Dyrektor właściwego urzędu morskiego upoważnia podmiot gospodarczy, o którym mowa w ust. 2, do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, po otrzymaniu od niego wniosku, do którego dołączono:

- 1) pisemne oświadczenie wnioskującego podmiotu gospodarczego, że będzie przeprowadzać testy zgodności statkowych urządzeń systemu LRIT zgodnie z zaleceniami cyrkularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.1/Circ.1307 z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów i certyfikacji zgodności statków z wymaganiami transmitowania informacji LRIT (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13) i wystawić w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej sprawozdania z przeprowadzonych testów zgodności zgodnie ze wzorem określonym w tym cyrkularzu;
- 2) pisemne upoważnienie producenta urządzeń radiokomunikacyjnych do instalacji i serwisu technicznego produkowanych przez niego statkowych urządzeń systemu LRIT;
- 3) świadectwa przeszkolenia pracowników wnioskującego podmiotu gospodarczego przez producenta urządzeń radiokomunikacyjnych w zakresie instalacji i serwisu technicznego produkowanych przez niego statkowych urządzeń systemu LRIT.

§ 6. 1. Statki, o których mowa w § 3 ust. 1, przekazują automatycznie, w przedziałach czasu, o których mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr 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), 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, o których mowa w § 3 ust. 1, 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.

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

- 1) występuje z wnioskiem o ograniczenie częstotliwości przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku,
- 2) informuje właściwe władze państwa-strony Konwencji SOLAS, na wodach którego statek się znajduje, oraz
- 3) dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i okresu, w którym częstotliwość przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, będzie ograniczona.

4. Dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu, czy statek spełnia warunki, o których mowa w ust. 2, zdalnie ogranicza częstotliwość 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 informuje o ograniczeniu częstotliwości 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, o którym mowa w § 3 ust. 1, przynależności z obcej na polską, armator takiego statku niezwłocznie:

- 1) informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla nowego portu macierzystego statku oraz przekazuje mu następujące informacje:

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

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

2. W przypadku zmiany przez statek, o którym mowa w § 3 ust. 1, przynależności z polskiej na obcą, armator takiego statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, jak również:

- 1) datę i czas wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego;
- 2) nazwę nowego rejestru statku.

3. W przypadku stałego wyłączenia statku, o którym mowa w § 3 ust. 1, z eksploatacji armator takiego statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, a także datę stałego wyłączenia statku z eksploatacji.

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

5. 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. 1–3.

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

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*