

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 2012 r.

**w sprawie sposobu wykonania obowiązków w zakresie zabezpieczenia śladów
i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego**

Na podstawie art. 47 ust. 5 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób wykonania obowiązków:

- 1) armatora,
- 2) kapitana statku,
- 3) podmiotu zarządzającego portem oraz
- 4) użytkownika infrastruktury portowej
– w zakresie sposobu zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego.

§ 2. Zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego dla potrzeb badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, zwaną dalej „Komisją”, dokonuje się przez:

- 1) ochronę ich przed utratą, zniszczeniem lub zniekształceniem;
- 2) utrwalenie ich w postaci uzyskanych lub sporządzonych dokumentów (ich odpisów lub kopii) dotyczących przebiegu, okoliczności, przyczyn oraz skutków wypadku lub incydentu morskiego.

§ 3. 1. Armator, po otrzymaniu wiadomości o wypadku lub incydencie morskim, niezwłocznie zabezpiecza dokumenty będące w jego posiadaniu, mające znaczenie dla ustalenia stanu faktycznego, w szczególności:

- 1) dokument zgodności, księgę zarządzania bezpieczeństwem oraz certyfikaty wymagane na podstawie przepisów o bezpieczeństwie morskim;
- 2) raporty z przeprowadzanych audytów z zakresu bezpieczeństwa oraz protokoły z przeprowadzonych na statku inspekcji państwa bandery i państwa portu, o których mowa w przepisach o bezpieczeństwie morskim;
- 3) dokumentację techniczną statku, w tym związaną z naprawami statku sprzed wypadku;
- 4) wyniki przeglądów dotyczących klasy statku;
- 5) dokumenty dotyczące przewożonego ładunku;
- 6) listę załogi;

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).

- 7) listę pasażerów;
 - 8) zapisy korespondencji prowadzonej ze statkiem.
2. Armator statku, niezwłocznie po wypadku lub incydencie morskim, przekazuje Komisji informacje o wypadku lub incydencie morskim, określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.
3. Ponadto armator zapewnia Komisji:
- 1) dostęp do dokumentów, o których mowa w ust. 1 oraz w § 2 pkt 2;
 - 2) dostęp do osób obsługujących lub mających związek ze statkiem;
 - 3) dostęp do śladów i dowodów rzeczowych (w tym wraku statku);
 - 4) możliwość skopiowania danych z rejestratora VDR lub S-VDR.

§ 4. 1. Kapitan statku bezpośrednio po wypadku lub incydencie morskim zabezpiecza przed utratą, zniszczeniem lub zniekształceniem dowody dotyczące wypadku lub incydentu morskiego, w tym w szczególności:

- 1) dane z rejestratora VDR lub S-VDR;
 - 2) mapy morskie używane w czasie gdy wystąpił wypadek lub incydent morski;
 - 3) plan podróży statku;
 - 4) certyfikaty wymagane na podstawie przepisów o bezpieczeństwie morskim;
 - 5) dzienniki statku oraz książkę zapisów olejowych;
 - 6) zeszyty poleceń dla oficerów i mechaników wachtowych;
 - 7) zapisy urządzeń automatycznie rejestrujących lub monitorujących pracę urządzeń nawigacyjnych, radiokomunikacyjnych, systemów przeciwpożarowych, urządzeń napędowych, prądotwórczych oraz sterowych statku;
 - 8) listę załogi wraz z dokumentami kwalifikacyjnymi członków załogi statku;
 - 9) listę pasażerów;
 - 10) listę ładunkową i plan ładunkowy;
 - 11) korespondencję prowadzoną przed, w czasie i po zaistnieniu wypadku lub incydentu morskiego.
2. Ponadto kapitan statku, niezwłocznie po wypadku lub incydencie morskim, wykonuje następujące czynności:
- 1) przekazuje Komisji informacje o wypadku lub incydencie morskim, określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
 - 2) odbiera pisemne oświadczenia od oficerów wachtowych i marynarzy, którzy pełnili służbę w czasie wypadku lub incydentu morskiego, a także od innych świadków wypadku lub incydentu, w przypadku, gdy posiadają lub mogą posiadać wiadomości o okolicznościach, przyczynach i skutkach wypadku lub incydentu morskiego;
 - 3) sporządza szkic przebiegu wypadku lub incydentu morskiego, zawierający informacje o pozycji statku w poszczególnych fazach tego wypadku lub incydentu z zaznaczeniem: pozycji statku w każdej fazie wypadku lub incydentu morskiego, kursów, położenia steru, użycia steru strumieniowego, pędników lub wyłożenia płatów śruby nastawnej, pracy maszyn, użytych sygnałów dźwiękowych i optycznych oraz kierunku i siły wiatru i prądu, granic toru wodnego, nabrzeża, falochronu, świateł, pław, nabieżników, położenia mielizny lub przeszkody podwodnej (wraku), o ile taka występowała;

- 4) sporządza szkic i opis uszkodzeń statku, a jeżeli wypadek lub incydent morski wystąpił na statku, szkic i opis miejsca tego wypadku lub incydentu;
- 5) sporządza, o ile to możliwe, dokumentację fotograficzną, zapis audiowizualny lub w inny sposób utrwalający ślady i dowody dotyczące wypadku lub incydentu morskiego przedstawiające w szczególności:
 - a) miejsce wypadku lub incydentu morskiego na statku,
 - b) uszkodzenia statku,
 - c) miejsce wypadku lub incydentu morskiego na statku współuczestniczącym wypadku lub incydencie,
 - d) uszkodzenia statku współuczestniczącego w wypadku.

3. Niezależnie od czynności, o których mowa w ust. 2, kapitan statku powinien, w zależności od rodzaju wypadku lub incydentu morskiego, zabezpieczyć:

- 1) odpisy lub kopie oświadczeń, protokołów wyjaśnień lub zeznań złożonych przed organami państw obcych w sprawie wypadku lub incydentu morskiego;
- 2) oświadczenie pilota statku na temat wypadku lub incydentu morskiego wraz ze sporządzonym przez niego szkicem dotyczącym przebiegu wypadku lub incydentu, jeżeli była świadczona usługa pilotowa;
- 3) ekspertyzy dotyczące szkód powstałych na statku lub spowodowanych przez statek, a jeżeli skutkiem wypadku był rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia poszkodowanego lub dokument stwierdzający zgon i jego przyczyny;
- 4) dokumentację dotyczącą rejestracji ruchu statku sporządzoną przez Służbę Kontroli Ruchu Statków, jeżeli wypadek lub incydent wystąpił na obszarze podległym kontroli tej służby.

4. Ponadto kapitan statku zapewnia Komisji dostęp do:

- 1) map, zapisów i innych dokumentów, o których mowa w ust. 1-3;
- 2) dokumentacji urządzeń technicznych wymienionych w ust. 1 pkt 7;
- 3) pomieszczeń na statku;
- 4) członków załogi statku;
- 5) statkowych środków łączności;
- 6) statkowej księgi zarządzania bezpieczeństwem;
- 7) nośnika pamięci rejestratora VDR lub S-VDR w celu dokonania jego badania poza statkiem.

§ 5. 1. Podmiot zarządzający portem i użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, bezpośrednio po wypadku, zabezpiecza ślady i dowody mające znaczenie dla ustalenia stanu faktycznego, w szczególności przez:

- 1) sporządzenie dokumentacji fotograficznej, zapisu audiowizualnego lub utrwalenie w inny sposób obrazu miejsca wypadku, statku uczestniczącego w wypadku, jego uszkodzeń lub uszkodzeń budowli, urządzeń lub instalacji portowych;
- 2) sporządzenie szkicu miejsca wypadku i opisu uszkodzeń spowodowanych przez statek, a jeżeli wystąpił na statku, szkicu i opisu miejsca wypadku;
- 3) zebranie od świadków wypadku zatrudnionych przez podmiot zarządzający portem lub przez użytkownika infrastruktury portowej oświadczeń dotyczących okoliczności, w jakich wystąpił wypadek, i ewentualnych przyczyn jego wystąpienia.

2. Ponadto podmiot zarządzający portem i użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, zapewnia Komisji:

- 1) dostęp do zatrudnionych przez niego osób będących świadkami wypadku;
- 2) stawiennictwo zatrudnionych przez niego osób mających związek z wypadkiem;
- 3) możliwość przeprowadzenia oględzin miejsca wypadku, dowodów i śladów;
- 4) odpowiednie pomieszczenie celem umożliwienia przeprowadzenia czynności badawczych;
- 5) dostęp do zapisów urządzeń rejestrujących lub monitorujących pracę urządzeń portowych;
- 6) dostęp do dokumentacji urządzeń, o których mowa w pkt 5.

§ 6. Podmiot zarządzający portem lub użytkownik infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, przekazuje Komisji informacje dotyczące wypadku morskiego, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 7. Dowody rzeczowe, które ze względu na rozmiary, charakter lub przeznaczenie nie mogą być przekazane Komisji, pozostawia się na przechowanie ich właścicielowi do czasu zakończenia badania, ze wskazaniem ciężącego na właścicielu obowiązku przedstawienia ich na każde żądanie Komisji.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 27 października 2012 r.

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Załącznik nr 1

**Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego przekazywane
Komisji przez kapitana lub armatora statku
*Information provided by the ship's Master or the Owner
in case of a marine accident or incident***

Część A. Informacje ogólne / *General information*

Nazwa statku / *name of ship*

Bandera / *flag*

Sygnal rozpoznawczy / *call sign*

Typ statku / *ship type*

Nr identyfikacyjny IMO / *IMO number*

Data i czas wypadku lub incydentu morskiego / *date and time of accident or incident*

Rejon geograficzny / *geographical area*

Rodzaj żeglugi / *trading area*

Osoby do kontaktu (24 h na dobę) na statku / u armatora (nazwisko, nr telefonu, e-mail) /
contact persons (24 h per day) on board / in the owner's office (name, phone no, e-mail)

Krótki opis zdarzeń / *a brief summary on what happened in the course of events*

Rodzaj wypadku / *type of accident*

Skutki wypadku / *consequences:*

- 1) śmierć / *death;*
- 2) uszkodzenie ciała / *injury;*
- 3) utrata całkowita statku / *total loss of ship;*
- 4) uszkodzenie konstrukcji statku lub urządzeń / *damage to the ship's construction or equipment;*
- 5) uszkodzenie ładunku lub mienia / *damage to cargo or property;*
- 6) szkoda w środowisku (w tym zanieczyszczenie) / *pollution.*

Część B. Informacje o statku / *information on vessel*

I. Dane statku / *vessel's particulars*

Pojemność brutto (GT) / *gross tonnage*

Rok budowy / *built*

Szerokość / *breadth*

Długość całkowita / *length overall*

Materiał kadłuba / *hull material*

Instytucja klasyfikacyjna / *class society*

Ostatnia inspekcja klasy (data / miejsce) / *last class inspection (date / place)*

Typ rejestratora VDR / *VDR type*

Czy zachowano dane zarejestrowane przez rejestrator VDR lub S-VDR w chwili wypadku ? /
have the records from the VDR or S-VDR been stored?

II. Wypadek poza portem / *accident out of the harbour area*

Stan eksploatacyjny statku / *vessel's activity*

Stan załadowania / *loading conditions*

Rodzaj ładunku / *type of cargo*

Ostatni port / *last port*

Port przeznaczenia / *next port*

Kurs statku (°) / *vessel's course (°)*

Prędkość statku (węzły) / *vessel's speed (kn)*

Zanurzenie statku (m) / *vessel's draught (m)*

III. Wypadek w trakcie postoju statku w porcie / *accident in the harbour*

Miejsce postoju statku / *ship's berth or place of anchoring*

Stan eksploatacyjny statku / *ship's activity*

Stan załadowania / *loading condition*

Rodzaj ładunku / *type of cargo*

Zanurzenie statku (m) / *vessel's draught (m)*

Wyposażenie statku używane w trakcie wypadku / *ship's equipment in use*

Sprzęt portowy używany w trakcie wypadku / *harbour equipment in use*

Część C. Informacje o skutkach wypadku / *information on accident consequences*

I. Uszkodzenie ciała, zaginięcie lub śmierć / *injuries, missing persons and fatalities*

Liczba rannych osób / *number of injured persons*

Liczba osób zaginionych lub przypadków śmierci / *number of fatalities or missing persons*

Data urodzenia / *date of birth*

Płeć / *sex*

Obywatelstwo / *nationality*

Miejsce wypadku na statku / *place of accident on board*

Rodzaj uszkodzenia ciała / *type of injury*

Zastosowane środki leczenia / *treatment*:

- 1) leczenie szpitalne / *hospitalized*;
- 2) opieka ambulatoryjna / *medical treatment*;
- 3) pierwsza pomoc / *first aid*.

Wypadek zdarzył się, gdy członek załogi, który w wyniku wypadku doznał uszkodzenia ciała, zaginął lub poniósł śmierć był / *accident occurred while injured, missing or dead crewmember was*:

- 1) na służbie / *on duty*;
- 2) poza służbą / *off duty*;

Użyty sprzęt ochrony osobistej / *personal protective equipment used*

II. Szkoda w środowisku (w tym zanieczyszczenie) / *pollution*

Rodzaj szkody / *type of damage*

Substancja zanieczyszczająca / *pollutant*:

- 1) ilość / *quantity*;
- 2) nr UN / *UN number*.

III. Uszkodzenie statku, infrastruktury portowej lub mienia osób trzecich / *damage to the vessel, port infrastructure or personal property*

Rodzaj uszkodzenia / *type of damage*

Miejsce uszkodzenia / *place of damage*

Skutki uszkodzenia / *consequences of damage*

Część D. Warunki hydrometeorologiczne / *weather and sea state*

Kierunek i prędkość wiatru (m/s) / *wind direction and force (m/s)*

Widzialność / *visibility*:

- 1) dobra (5 mil) / *good (5 Nm)*;
- 2) umiarkowana (2 mile) / *moderate (2 Nm)*;

- 3) słaba (1 mila) / *poor (1 Nm)*;
- 4) bardzo słaba (0,5 mili) / *very poor (0.5 Nm)*;
- 5) mgła (200 m) / *fog (200 m)*;
- 6) gęsta mgła (50 m) / *thick fog (50 m)*;
- 7) nieznana / *unknown*.

Część E. Przyczyny wypadku lub incydentu morskiego / *causes of a marine accident or incident*

Bezpośrednie fizyczne przyczyny / *immediate physical causes*

Inne czynniki mogące mieć wpływ na rozwój zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego / *other factors which might have influenced the course of events*

Część F. Środki zaradcze / *preventive action*

Zastosowane przez dowództwo statku lub armatora natychmiastowe lub długookresowe środki zaradcze / *preventive short or long term action taken by the shipboard management or the owner*

Część G. Dodatkowe komentarze, objaśnienia, szkice itp. / *additional comments, illustrations etc.*

Informacje dotyczące wypadku morskiego przekazywane Komisji przez podmiot zarządzający portem lub użytkownika infrastruktury portowej

Część A. Informacje ogólne

Nazwa statku

Bandera

Sygnal rozpoznawczy

Typ statku

Nr identyfikacyjny IMO

Data i czas wypadku

Krótki opis zdarzeń

Rodzaj wypadku

Skutki wypadku:

- 1) śmierć;
- 2) uszkodzenie ciała;
- 3) utrata całkowita statku lub urządzeń;
- 4) uszkodzenie konstrukcji lub urządzeń;
- 5) uszkodzenie ładunku;
- 6) uszkodzenie infrastruktury portowej;
- 7) szkody materialne inne niż statki i infrastruktura portowa;
- 8) szkoda w środowisku (w tym zanieczyszczenie).

Część B. Informacje o statku

Pojemność brutto (GT)

Rok budowy

Szerokość

Długość całkowita

Materiał kadłuba

Instytucja klasyfikacyjna

Rodzaj żeglugi

Miejsce postoju statku w porcie lub na kotwicy

Stan eksploatacyjny statku

Stan załadowania

Rodzaj ładunku

Zanurzenie statku (m)

Wyposażenie statku używane w trakcie wypadku

Sprzęt portowy używany w trakcie wypadku

Osoby do kontaktu (24 h na dobę) podmiotu zarządzającego portem lub użytkownika infrastruktury portowej (imię i nazwisko, nr telefonu, e-mail)

Część C. Informacje o skutkach wypadku

I. Uszkodzenie ciała, zaginięcie lub śmierć

Liczba osób rannych

Liczba osób zaginionych lub przypadków śmierci

Data urodzenia

Płeć

Obywatelstwo

Miejsce wypadku w porcie / na statku

Rodzaj uszkodzenia ciała

Zastosowane środki leczenia:

- 1) leczenie szpitalne;
- 2) opieka ambulatoryjna;
- 3) pierwsza pomoc.

II. Szkoda w środowisku (w tym zanieczyszczenie)

Rodzaj szkody

Substancja zanieczyszczająca:

- 1) ilość;
- 2) nr UN.

III. Uszkodzenie infrastruktury portowej lub mienia osób trzecich (innego niż składniki infrastruktury portowej)

Rodzaj uszkodzenia

Miejsce uszkodzenia

Skutki uszkodzenia

Część D. Warunki hydrometeorologiczne

Kierunek i prędkość wiatru

Widzialność:

- 1) dobra (5 mil);
- 2) umiarkowana (2 mile);
- 3) słaba (1 mila);
- 4) bardzo słaba (0,5 mili);
- 5) mgła (200 m);
- 6) gęsta mgła (50 m);
- 7) nieznana.

Część E. Przyczyny wypadku

Bezpośrednie fizyczne przyczyny

Inne czynniki mogące mieć wpływ na rozwój zdarzeń prowadzących do wypadku

Część F. Środki zaradcze

Zastosowane przez podmiot zarządzający portem lub użytkownika infrastruktury portowej natychmiastowe lub długookresowe środki zaradcze

Część G. Dodatkowe komentarze, objaśnienia, szkice, itp.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie sposobu wykonania obowiązków w zakresie zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 47 ust. 5 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa sposób wykonania obowiązków armatorów, kapitana statku oraz podmiotu zarządzającego portem i użytkownika infrastruktury portowej w zakresie przygotowania dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, zwanej dalej „Komisją”, materiałów do badania wypadków i incydentów morskich.

Ze względu na czynnik czasu, który jest podstawowy dla zgromadzenia wiedzy o zaistniałym wypadku lub incydencie morskim istotne jest, aby w jak najkrótszym czasie ustalić okoliczności zaistnienia zdarzenia. Dlatego ważne jest, aby do czasu przybycia Komisji na miejsce zdarzenia zdołano zachować w stanie jak najbardziej zbliżonym do stanu oryginalnego rzeczy i urządzeń, w momencie zaistnienia wypadku, co powinno Komisji ułatwić w trakcie badania określenie przyczyn wypadku, usystematyzowanie możliwych do uzyskania materiałów mogących być przedmiotem późniejszych badań.

Udział kapitana i armatora statku w przygotowaniu materiałów do badania jest zupełnie naturalny, gdyż w ich posiadaniu znajduje się większość informacji i rzeczy, które mogą być przydatne w trakcie badania.

Odnosnie podmiotu zarządzającego portem lub użytkownika infrastruktury portowej ich udział w przygotowaniu materiałów i dowodów do badania jest w przypadku wypadku zaistniałego w trakcie przebywania statku na ich terenie również niezbędny ze względu na możliwość bezzwłocznego dostępu do miejsca zdarzenia i osób mających związek z wypadkiem.

Sposób wykonania obowiązków przez armatora określa § 3 projektu rozporządzenia. Kapitan statku wykonuje swoje obowiązki w sposób określony w § 4 w projekcie rozporządzenia. Po wypadku kapitan i armator zgłaszają niezwłocznie do Komisji wypadek przekazując informacje określone w załączniku nr 1 do projektu rozporządzenia, wykonując w ten sposób obowiązek nałożony na nich w art. 47 ust. 3 ustawy.

Sposób wykonania obowiązków przez port określają § 5 i § 6 projektu rozporządzenia. Bezpośrednio po wypadku lub incydencie morskim podmiot zarządzający portem lub użytkownik infrastruktury portowej, wykonując nałożony na nich obowiązek z art. 47 ust. 4 ustawy, zgłasza Komisji wypadek przekazując informacje określone w załączniku nr 2 do projektu rozporządzenia.

Przepis § 7 w projekcie rozporządzenia przewiduje, iż wszystkie podmioty związane z wypadkiem lub incydentem morskim mają obowiązek przechowywania i udostępnianie Komisji dowodów rzeczowych, będących ich własnością, a ze względu na swoje parametry fizyczne (rozmiary lub masę) lub ich charakter lub przeznaczenie niepraktyczne do transportu, do czasu zakończenia badania przez Komisję.

Projekt rozporządzenia 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 projektu 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu 27 października 2012 r., tj w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, kapitanów i armatorów statków, oraz podmioty zarządzające portami morskimi i użytkowników infrastruktury morskiej.

2. Konsultacje społeczne:

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku mailbox@prs.pl,
2. Bureau Veritas Polska sp. z o.o. jan.dabkowski@pl.bureauveritas.com,
3. Det Norske Veritas Polska Inacio.Golebski@dnv.com,
4. Germanischer Lloyd Polska - boris.bondarenko@gl-group.com,
5. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce 258rs-pol@artnet.com.pl,
6. RINA Poland gdansk.office@rina.org,
7. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o. joanna.florek@lr.org,
8. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl,
9. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl,
10. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS comercialyacht@interia.pl sportfish@sportfish.pl,
11. Stowarzyszenie Armatorów Rybackich sarkolobrzeg@poczta.onet.pl,
12. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów w Gdyni zg@zrm-op.org,
13. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce kirustaka@poczta.onet.pl,
14. Kołobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp.zo.o. rynekrybny@interia.pl,
15. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku rybak2007@op.pl,
16. Związek Rybaków Polskich w Ustce zrp.ustka@vp.pl,
17. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” hasip@pfz.org.pl
andrzej.mazurek@hasip.com.pl,
18. Gdańska Federacja Żeglarska gfz@zeqlarz.gda.pl,
19. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich, pspm@pspm.pl,
20. Związek Armatorów Polskich secretariat@polshipowners.pl,
21. Polska Żegluga Bałtycka info@polferries.pl,
22. Polska Żegluga Morska – pzmmanagement@polsteam.com.pl,
23. Polskie Linie Oceaniczne pol@pol.com.pl,
24. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.

- shippinginfo@chipolbrok.com.pl,
25. Unibaltic unibaltic@unibaltic.pl,
 26. Rem-Service. Sp. z o.o. remservice@rem-service.pl,
 27. Unity Line Sp. z o.o. info@unityline.pl,
 28. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. marketing@port.gdynia.pl,
 29. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A. info@port.szczecin.pl,
 30. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. info@portgdansk.pl,
 31. Zarząd Portu Elbląg port@port.elblag.pl,
 32. Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg zpmkolobrzeg@post.pl,
 33. Zarząd Portu Police portmorski@portpolice.pl,
 34. Zarząd Portu Darłowo dyrektor@port.darlowo.pl,
 35. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich pspm@pspm.pl,
 36. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni office@apmar.org.pl,
 37. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej poczta@kapitanowie.org;
kptlobo@gmail.com.

Projekt rozporządzenia był konsultowany z ww. podmiotami. Żaden z podmiotów nie zgłosił uwag.

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

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

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

5. 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.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

7. Wpływ regulacji na stan środowiska

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