

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia2012 r.

**w sprawie wzoru certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu
pasażera statku morskiego oraz świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność
państwa**

Na podstawie art.182c ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i tryb wydawania certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego, zwanego dalej "certyfikatem";
- 2) warunki i tryb wydawania świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność państwa i nieposiadającego ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, zwanego dalej „świadectwem”;
- 3) wzory certyfikatu oraz świadectwa.

§ 2. Certyfikat lub świadectwo wydaje się na wniosek.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie certyfikatu powinien zawierać następujące dane:

- 1) nazwę statku, jego port macierzysty, numer rejestrowy oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;
- 2) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz;
- 3) nazwę i główną siedzibę właściciela statku;
- 4) nazwę i główną siedzibę armatora statku;
- 5) sygnał rozpoznawczy statku;
- 6) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
- 7) nazwę i główną siedzibę podmiotu lub podmiotów udzielających ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera oraz, gdy jest ono inne niż główna siedziba, miejsce ustanowienia ubezpieczenia;

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).

8) rodzaj i okres ważności ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera;

9) okres, na jaki ma być wydany certyfikat.

2. Warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dokumentów stwierdzających posiadanie odpowiedniego dla danego statku ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera albo uwierzytelnionych odpisów takich dokumentów.

§ 4. 1. Wniosek o wydanie świadectwa powinien zawierać następujące dane:

1) nazwę statku, jego port macierzysty, numer rejestrowy oraz oznaczenie organu prowadzącego rejestr;

2) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz;

3) nazwę i główną siedzibę właściciela statku;

4) nazwę i główną siedzibę armatora statku;

5) sygnał rozpoznawczy statku;

6) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;

7) okres, na jaki ma być wydane świadectwo.

2. Warunkiem wydania świadectwa jest dołączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oświadczenia osoby upoważnionej do reprezentowania podmiotu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, że podmiot ten ponosi odpowiedzialność w wysokości odpowiedniej dla danego statku.

§ 5. 1. Dyrektor urzędu morskiego sprawdza zgodność danych zawartych we wniosku, o którym mowa w § 3 oraz § 4, z danymi zawartymi w dostępnych dokumentach, rejestrach i ewidencjach.

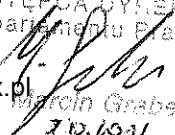
2. Jeżeli jest to uzasadnione okolicznościami sprawy, dyrektor urzędu morskiego zażąda od strony składającej wniosek przedłożenia dokumentów potwierdzających dane, o których mowa w § 3 ust. 1 oraz § 4 ust. 1 albo uwierzytelnionych odpisów takich dokumentów.

§ 6. Wzór certyfikatu określa załącznik I do rozporządzenia.

§ 7. Wzór świadectwa określa załącznik II do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2012 r.

**Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

www.inforlex.pl
Marcin Grabek
20.10.12



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

**CERTYFIKAT UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA**
*CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE
DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS*

Wydany zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu
z 2002 r.

*Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers
and their Luggage by Sea, 2002*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer identyfikacyjny statku wg IMO <i>IMO ship identification number</i>	Port rejestracji <i>Port of registry</i>	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz <i>Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage</i>

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada ważną polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiadające wymaganiom art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Rodzaj zabezpieczenia

Type of security

Okres ważności zabezpieczenia

Duration of security

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) i/lub innego(ych) podmiotu(ów) udzielającego(ych) zabezpieczenia

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Ubezpieczenie, którego dotyczy niniejszy certyfikat, zostało podzielone na ubezpieczenie na wypadek wojny oraz ubezpieczenie niezwiązane z wojną, zgodnie z Wytycznymi przyjętymi przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w październiku 2006 r. Do obydwu tych części ubezpieczenia stosują się wszystkie wyłączenia i ograniczenia dozwolone na mocy Konwencji i Wytycznych dotyczących jej wdrożenia.

Ubezpieczyciele nie ponoszą odpowiedzialności solidarnie.

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organisation in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable.

Ubezpieczycielami są:

The insurers are:

Dla ryzyk na wypadek wojny:

For war risks:

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Dla ryzyk niezwiązanych z wojną:

For non-war risks:

.....
Nazwa / Name

.....
Adres / Address

Niniejszy certyfikat jest ważny do dnia

This certificate is valid until.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego

Issued by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....
Miejsce / Place

.....
Data / Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego

Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć

Seal

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

EXPLANATORY NOTES

1. Nazwa Państwa może zawierać odniesienie do właściwego urzędu kraju, w którym certyfikat został wydany.

If desired, the designation of the State May include a reference to the competent authority of the country where the Certificate is issued.

2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została uzyskana z więcej niż jednego źródła, należy wskazać wysokość kwoty uzyskanej z każdego z tych źródeł.

If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. Jeżeli zabezpieczenie zostało złożone w różnych postaciach, należy wyszczególnić każdą z tych postaci.

If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. W pozycji „Ważność zabezpieczenia” należy podać datę, od której zabezpieczenie zaczyna być ważne.

The entry „Duration of security” must stipulate the date on which such security takes effect.

5. W pozycji „Adres ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i” należy podać główną siedzibę ubezpieczyciela/i i/lub poręczyciela/i. Tam, gdzie stosowne należy wskazać placówkę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie zostało ustanowione.

The entry “Address” of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s).

If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

ŚWIADECTWO WYDANE DLA STATKU STANOWIĄCEGO WŁASNOŚĆ PAŃSTWA
CERTIFICATE ISSUED FOR THE SHIP OWNED BY STATE

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu
z 2002 r.

*Issued in accordance with the provisions of Article 4bis (15) of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers
and their Luggage by Sea, 2002*

Nazwa statku <i>Name of ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Numer identyfikacyjny statku wg IMO <i>IMO ship identification number</i>	Port rejestracji <i>Port of registry</i>	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz <i>Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage</i>

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek jest własnością Państwa, a jego odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1 art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

This is to certify that the above-named ship is owned by State and its liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1 of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Nazwa i adres właściciela statku

Name and Address of the registered owner

Niniejsze świadectwo jest ważne od dnia wydania do dnia

This certificate is valid from the date of issue until

.....

Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej – Dyrektor Urzędu Morskiego

Issued by the Government of the Republic of Poland – Director of Maritime Office

.....

.....
Miejsce / Place

.....
Data / Date

.....
Podpis i tytuł urzędnika wydającego lub poświadczającego
Signature and title of issuing or certifying official

Pieczęć
Seal

UZASADNIENIE

Rozporządzenie w sprawie wzoru certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego („certyfikat”) oraz świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność państwa („świadectwo”), zwane dalej „Rozporządzeniem”, stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art.182c Kodeksu morskiego (KM).

Przedmiotowy przepis przewiduje określenie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, warunków i trybu wydawania oraz wzorów:

- certyfikatu, o którym mowa w art. 182a § 2 KM;
- świadectwa, o którym mowa w art. 182a § 11 KM.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wykonując przedmiotową delegację, powinien mieć na uwadze wzór certyfikatu określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24) – zwanym dalej rozporządzeniem 392/2009 oraz treść Wytycznych IMO stanowiących załącznik II rozporządzenia 392/2009.

Rozporządzenie 392/2009 inkorporuje w swej treści postanowienia Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r., zmienionej Protokołem z 2002 r., wraz z przewidzianym w Konwencji ateńskiej wzorem certyfikatu.

Analogiczne wzory certyfikatów znajdują się obecnie w następujących aktach prawnych, wydanych na podstawie KM:

1. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Dz.U. z 2009 r. Nr 122, poz. 1012). Rozporządzenie to określa wzór certyfikatu w oparciu o postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939) – tzw. Konwencja bunkrowa.
2. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku (Dz. U. z 2009 r. Nr 122, poz. 1013).

Rozporządzenie to określa wzór certyfikatu w oparciu o postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526) – tzw. Konwencja CLC 92.

W przypadku wzoru certyfikatu określonego w rozporządzeniu 392/2009 występują dwie podstawowe różnice w stosunku do wzoru określonego w Konwencji bunkrowej oraz Konwencji CLC 92. Po pierwsze, osobą odpowiedzialną za posiadanie właściwego ubezpieczenia jest nie właściciel statku – jak w Konwencji bunkrowej oraz Konwencji CLC 92 - ale przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu. Przewoźnikiem takim może być zarówno właściciel statku, jak i jego armator czy czarterujący. Ponadto ze względu na specyfikę rynku morskich ubezpieczeń pasażerskich, Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjął w dniu 19 października 2006 r. „zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia Konwencji ateńskiej” (wyżej wymienione „Wytyczne IMO”, stanowiące załącznik II rozporządzenia 392/2009). Wytyczne IMO odzwierciedlają fakt, iż jedynie część z klubów P&I (Protection and Indemnity Clubs - kluby ubezpieczeń wzajemnych, ubezpieczające ok. 95% światowego tonażu, zrzeszone w Międzynarodowej Grupie Klubów P&I z siedzibą w Londynie) oferuje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wobec pasażerów statków morskich. Ponadto ubezpieczenia te dostępne są jedynie w ograniczonym zakresie – tj. z wyłączeniem ryzyk wojennych, które ubezpieczane są w wyspecjalizowanych podmiotach i na odrębnych niż w klubach P&I zasadach – między innymi bez zachowania trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia ubezpieczenia. Stan ten został potwierdzony w komunikacie Międzynarodowej Grupy Klubów P&I z dnia 28 czerwca 2012 r. Z tego względu Wytyczne IMO, a za nimi rozporządzenie 392/2009, zawierają zmodyfikowany wzór certyfikatu, na którym opiera się niniejsze Rozporządzenie. Zgodnie z rozporządzeniem 392/2009, państwa członkowskie UE powinny wydawać certyfikaty zgodne z treścią Wytycznych IMO, na podstawie dwóch polis – jednej wystawionej przez ubezpieczyciela ryzyk wojennych oraz drugiej, obejmującej ryzyka niezwiązane z wojną. Każdy z ubezpieczycieli jest odpowiedzialny wyłącznie za stosowną część ubezpieczenia. Wzór certyfikatu będący załącznikiem I niniejszego Rozporządzenia odzwierciedla te regulacje.

Wzór świadectwa określony został w załączniku II do Rozporządzenia. Zgodnie z artykułem 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia 392/2009, świadectwo powinno być w możliwie jak największym stopniu spójne ze wzorem certyfikatu.

Rozporządzenie przewiduje, iż zarówno certyfikat, jak i świadectwo wydawane będą na wniosek, określając również, w § 3 ust. 1 oraz § 4 ust. 1 dane, jakie taki wniosek powinien zawierać. Zgodnie z art. 28 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.), stroną postępowania administracyjnego jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. W przypadku wniosków o wydanie certyfikatu lub świadectwa stroną postępowania będzie zatem właściciel, armator lub czarterujący statku morskiego.

W § 3 przewidziano dane wymagane dla wystawienia certyfikatu. Są to podstawowe dane każdego statku. W przypadku statków o polskiej przynależności, organem prowadzącym rejestr będzie izba morska właściwa ze względu na port macierzysty statku. Numer rejestrowy w izbie morskiej tworzą: litery RO, pierwsza litera siedziby izby morskiej prowadzącej rejestr, umieszczona w nawiasie litera S, T lub B oznaczająca rodzaj rejestru oraz kolejny numer repertorium ksiąg rejestrowych. W przypadku statków o obcej przynależności, organem prowadzącym rejestr będzie właściwy organ państwa rejestracji statku.

§ 3 ust. 1 pkt 8 przewiduje wskazanie nazwy i głównej siedziby podmiotu lub podmiotów udzielających ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66 ze zm.), wykonywanie działalności ubezpieczeniowej wymaga zezwolenia organu nadzoru, jakim w Rzeczypospolitej Polskiej jest Komisja Nadzoru Finansowego. W przypadku gdy siedziba podmiotu udzielającego ubezpieczenia znajduje się na terytorium kraju Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wymaga się stosownego zezwolenia wydanego przez odpowiednika polskiej Komisji Nadzoru Finansowego w danym kraju.

Zgodnie z § 3 ust. 2, warunkiem wydania certyfikatu jest dołączenie do wniosku dokumentów stwierdzających posiadanie odpowiedniego dla danego statku ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera albo uwierzytelnionych odpisów takich dokumentów. Co do zasady będą to dwa dokumenty – polisa obejmująca ryzyka wojenne oraz polisa obejmująca ryzyka niezwiązane z wojną, najczęściej w formie tzw. Blue Card wystawionej przez klub P&I – podobnie jak ma to miejsce w przypadku ubezpieczeń przewidzianych przez przepisy Konwencji bunkrowej lub Konwencji CLC 92. Nie można jednak wykluczyć innych dokumentów, spełniających wymogi rozporządzenia 392/2009 - np. gwarancji bankowej.

§ 4 rozporządzenia przewiduje analogiczne wymogi dla wydania świadectwa, z tą różnicą, iż warunkiem wydania świadectwa jest dołączenie do wniosku oświadczenia osoby upoważnionej do reprezentowania właściciela statku (np. państwowej osoby prawnej), że ponosi on odpowiedzialność w wysokości odpowiedniej dla danego statku.

Zgodnie z projektowanym § 5, dyrektor urzędu morskigo przed wydaniem certyfikatu lub świadectwa sprawdza zgodność danych zawartych we wniosku z danymi zawartymi w dostępnych dokumentach, rejestrach i ewidencjach. Jeżeli jest to uzasadnione okolicznościami sprawy, dyrektor urzędu morskigo zażąda od strony składającej wniosek przedłożenia dokumentów potwierdzających dane zawarte we właściwym wniosku albo uwierzytelnionych odpisów takich dokumentów. Stanie się tak na przykład, gdy dane wniosku nie będą zgodne z danymi znajdującymi się w bazie danych o statkach o polskiej przynależności utworzonej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) lub bazie danych o statkach morskich prowadzonej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO Global Integrated Shipping Information System - GISIS).

Termin wejścia w życie Rozporządzenia zgodny jest z terminem wejścia w życie art. 182c KM, zawierającego delegację ustawową do wydania Rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) Projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. *W czasie prac nad projektem wpłynęły / nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.*

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje rozporządzenie.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na morskich przewoźników pasażerskich i ich pasażerów oraz na terenowe organy administracji morskiej – dyrektorów urzędów morskich.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 3) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 4) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 5) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 6) Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni,
- 7) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedziba w Gdyni,
- 8) Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie,
- 9) Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
- 10) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 11) Pracodawcy RP,
- 12) Business Centre Club,
- 13) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 14) Związek Rzemiosła Polskiego.

Podmioty te nie zgłosiły uwag.

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

Wejście w życie projektowanej regulacji nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki oraz na przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.