

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 2013 r.

w sprawie warunków naboru kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe

Na podstawie art.107b ust. 5 pkt 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068 oraz z 2013 r. poz. 852) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki naboru kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe.

§ 2.1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym pilotaż jest obowiązkowy, w porozumieniu z szefem stacji pilotowej działającej w tym rejonie pilotowym i organizacją społeczno-zawodową pilotów morskich, ogłasza nabór kandydatów na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe na stronie internetowej urzędu morskiego, podając do publicznej wiadomości:

- 1) wymagania wobec kandydatów;
 - 2) sposób i miejsce zgłaszania kandydatur oraz wymagane dokumenty;
 - 3) termin zgłaszania kandydatur;
 - 4) limit miejsc;
 - 5) listę ośrodków przeprowadzających badania psychologiczne, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 3.
2. Dyrektor urzędu morskiego ogłasza nabór kandydatów na szkolenia pilotów i praktyki pilotowe w pilotażu na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, zwanym pilotażem pełnomorskim, na stronie internetowej urzędu morskiego, podając do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w ust. 1.
3. Ogłoszenie o naborze ukazuje się najpóźniej 2 miesiące przed upływem terminu zgłaszania kandydatur.

§ 3. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego powołuje każdorazowo 4-osobowy zespół do spraw przeprowadzenia naboru.

2. W skład zespołu do spraw naboru, o którym mowa w § 2 ust. 1, wchodzi:

- 1) dwóch przedstawicieli urzędu morskiego, w tym kapitan portu właściwego terytorialnie dla obszaru działania stacji pilotowej lub jego przedstawiciel;
- 2) szef pilotów lub pilot wyznaczony przez szefa pilotów stacji pilotowej w rejonie pilotowym;
- 3) przedstawiciel organizacji społeczno-zawodowej pilotów morskich.

3. W skład zespołu do spraw naboru, o którym mowa w § 2 ust. 2, wchodzi:

- 1) dwóch przedstawicieli urzędu morskiego, w tym osoba posiadająca dyplom kapitana żeglugi wielkiej i co najmniej 5-letnią praktykę pływania na stanowisku kapitana;
- 2) pilot wyznaczony wspólnie przez szefów stacji pilotów w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku;
- 3) przedstawiciel organizacji społeczno-zawodowej pilotów morskich.

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).

4. Zadaniem zespołów, o których mowa w ust. 1 i 2, jest przeprowadzenie naboru, a w szczególności:

- 1) weryfikacja wniosków kandydatów;
- 2) sporządzenie listy kandydatów spełniających warunki, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1-4;
- 3) przyznanie kandydatom punktów na podstawie załącznika nr 1;
- 4) przekazanie właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego listy kandydatów z liczbą uzyskanych przez nich punktów.

§ 4. 1. Kandydat na szkolenie pilotów i praktyki pilotowe powinien:

- 1) posiadać dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i odpowiednią praktykę pływania, określoną w przepisach dotyczących kwalifikacji zawodowych pilotów morskich;
 - 2) posiadać znajomość języka angielskiego udokumentowaną certyfikatem TELC lub równoważnym na poziomie co najmniej B1;
 - 3) posiadać aktualne świadectwo zdolności do wykonywania pracy na statkach morskich wydane na podstawie przepisów w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na morskich statkach handlowych;
 - 4) uzyskać pozytywny wynik badań psychologicznych potwierdzających przydatność do wykonywania zawodu pilota morskiego, przeprowadzonych nie wcześniej niż 2 miesiące przed zgłoszeniem kandydatury;
 - 5) uzyskać pozytywny wynik obowiązkowych testów sprawnościowych, przeprowadzonych zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia w wyznaczonym ośrodku na koszt kandydata.
2. Kandydat na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe powinien złożyć pisemny wniosek o przyjęcie na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe zawierający kopie dokumentów poświadczających spełnienie warunków, o których mowa w § 4 ust. 1.

§ 5. W ciągu 14 dni od upływu terminu przyjmowania zgłoszeń dyrektor urzędu morskiego ogłasza na stronie internetowej urzędu morskiego:

- 1) listę osób spełniających wymagania wymienione w § 4 ust. 1 pkt 1-4;
- 2) daty testów sprawnościowych, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 5 i rozmowy kwalifikacyjne, o której mowa w § 6 pkt 8.

§ 6. Naboru kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe dokonuje się według systemu punktacji określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia, obejmującego następujące kryteria:

- 1) znajomość języka angielskiego udokumentowaną certyfikatem TELC lub równoważnym;
- 2) znajomość języków obcych innych niż język angielski udokumentowaną certyfikatem TELC lub równoważnym;
- 3) praktykę pływania na stanowisku kapitana ponad wymagane minimum niezbędne do uzyskania dyplomu pilota morskiego;
- 4) uzyskane przez kandydata uprawnienia pilotowe oraz zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach Gdynia lub Gdańsk lub Szczecin i Świnoujście oraz liczba odnowień posiadanych zwolnień;
- 5) uzyskane przez kandydata uprawnienia pilotowe oraz zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach polskich innych niż wymienione w pkt 4 oraz liczba odnowień posiadanych zwolnień;
- 6) uzyskane przez kandydata uprawnienia pilotowe oraz zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez administracje innych państw oraz liczba odnowień posiadanych zwolnień;
- 7) typy statków, którymi dowodził kandydat;

- 8) uzyskane świadectwa przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych;
- 9) wynik rozmowy kwalifikacyjnej, przeprowadzonej przez zespół do spraw naboru na podstawie 7 zestawów pytań przygotowanych każdorazowo przez ten zespół, zatwierdzonych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego.

§ 7. 1. Dyrektor urzędu morskiego ogłasza na stronie internetowej urzędu morskiego listę kandydatów wraz z liczbą uzyskanych przez nich punktów, w ciągu 7 dni od zakończenia rozmów kwalifikacyjnych.

2. Na liście, o której mowa w ust. 1, wskazuje się nazwiska osób, które zostały przyjęte na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe, zgodnie z limitem miejsc określonym w § 2 ust. 1 pkt 4.

§ 8. W sprawach naboru kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

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

**Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej**

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Henryk Tetaj-Kuć

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

**Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej z dnia2013 r. (poz. ...)**

ZALĄCZNIK Nr 1

**Tabela punktów przyznawanych kandydatom na szkolenia na pilotów
i praktyki pilotowe**

L.p.	kryterium	wynik	punkty	uwagi
1	poziom znajomości języka angielskiego	B1 B2 C1 lub powyżej	1 pkt 2 pkt 3 pkt	
2	znajomość języków obcych innych niż język angielski udokumentowana certyfikatem na poziomie co najmniej B1	język niemiecki język rosyjski język inny niż wymienione powyżej	2pkt 2 pkt 1 pkt	przyznaje się nie więcej niż 2 punkty
3	każde zakończone 12 miesięcy pływania na stanowisku kapitana	1 x12 miesięcy 2 x12 miesięcy 3 x 12 miesięcy 4 x 12 miesięcy 5 lub więcej x 12 miesięcy	1 pkt 2 pkt 3 pkt 4 pkt 5 pkt	
4	posiadane uprawnienia pilotowe w portach Gdynia lub Gdańsk lub Szczecin i Świnoujście	1 uprawnienie	5 pkt	przyznaje się nie więcej niż 10 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach Gdynia lub Gdańsku lub Szczecin i Świnoujście	1 zwolnienie 2 zwolnienia 3 zwolnienia	1 pkt 2 pkt 3 pkt	
	odnowienie zwolnienia lub uprawnienia	1 odnowienie	2 pkt	
5	posiadane uprawnienia pilotowe w portach polskich innych niż wymienione w pkt 4	1 uprawnienie	3 pkt	przyznaje się nie więcej niż 6 punktów
	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego w portach polskich innych niż wymienione w pkt 4	1 zwolnienie 2 zwolnienia 3 zwolnienia	1 pkt 2 pkt 3 pkt	
	odnowienie zwolnienia lub uprawnienia	1 odnowienie	1 pkt	
6	uprawnienia pilotowe wydane przez administracje innych państw	1 uprawnienie	5 pkt	przyznaje się nie więcej niż 10 punktów

	zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez administracje innych państw	1 zwolnienie	1 pkt	
	odnowienie zwolnienia lub uprawienia	1 odnowienie	1 pkt	
7	typy statków, którymi dowodził kandydat	1 typ statku	1 pkt	przyznaje się nie więcej niż 3 pkt
8	świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych		2 pkt	
9	rozmowa kwalifikacyjna, uwzględniająca omówienie doświadczenia kandydata w zakresie pływania w różnych rejonach oraz pływania w warunkach lodowych		0-14 pkt	każdy członek zespołu przyznaje 0-3,5 pkt

ZAŁĄCZNIK Nr 2

Obowiązkowe testy sprawnościowe dla kandydatów na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe

PLYWALNIA

1. Przepłynięcie dystansu 200 metrów dowolnym stylem w czasie krótszym niż 6 minut; podczas próby nie wolno żadną częścią ciała dotknąć dna lub krawędzi brzegu basenu.
2. Przepłynięcie dystansu 50 metrów w ubraniu i w pasie ratunkowym dopuszczonym do użytku dla pilotów morskich w czasie krótszym niż 10 minut; podczas próby nie wolno żadną częścią ciała dotknąć dna lub krawędzi basenu.
3. Utrzymanie się na powierzchni wody w pozycji pionowej bez użycia rąk w czasie dłuższym niż 2 minuty.

SALA GIMNASTYCZNA

Trzykrotne wejście i zejście po sztormentrapie na wysokość 9 metrów w ubraniu i pasie ratunkowym dopuszczonym do użytku dla pilotów morskich; próbę należy wykonywać z zabezpieczeniem w czasie krótszym niż 30 minut.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków naboru kandydatów na szkolenia i praktyki pilotowe, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art.107b ust. 2 pkt 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia dotyczy kwestii nieuregulowanych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich (Dz. U. Nr 33, poz. 339), które przestały obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy. Kwestie te były uregulowane na poziomie zatwierdzanych przez dyrektorów urzędów morskich regulaminów stacji pilotowych, które określały ogólne ramy dotyczące naboru kandydatów na szkolenia na pilotów morskich. Dotychczas każda ze stacji pilotowych ustalała swoje warunki naboru kandydatów. Powodowało to małą przejrzystość kryteriów i podejrzenia o ograniczanie dostępności do zawodu pilota morskiego. W przypadku pilotażu pełnomorskiego, który był traktowany do tej pory jako odrębny zawód, kryteria naboru ograniczały się w praktyce do spełnienia minimalnych wymogów formalnych.

Projekt rozporządzenia ustala jednakowe kryteria i sposób prowadzenia naboru niezależnie od podległości terytorialnej urzędowi morskiemu rejonu pilotowego, czy od stacji pilotowej działającej w rejonie pilotowym.

Przepis § 2 ust. 1 projektu rozporządzenia określa sposób informowania o naborze na szkolenia pilotów i praktyki pilotowe dla potrzeb pilotażu obowiązkowego przez dyrektorów urzędów morskich, z uwzględnieniem wymagań wobec kandydatów, sposobu, miejsca i terminu zgłaszania kandydatur, liczby osób, które po przejściu procedury kwalifikacyjnej mają szansę uzyskać dyplom pilota morskiego, oraz listy ośrodków przeprowadzających obowiązkowe badania psychologiczne. Kolejny ustęp reguluje organizację naboru na szkolenia i praktyki pilotowe dla potrzeb pilotażu nieobowiązkowego, jakim jest pilotaż pełnomorski, w który z natury rzeczy nie są zaangażowani kapitanowie portów. W ust. 3 określono termin, w jakim musi ukazać się ogłoszenie o naborze, tak aby umożliwić ewentualnym kandydatom odpowiednie przygotowanie się do naboru.

Przepisy § 3 projektu rozporządzenia określają skład zespołu, którego zadaniem będzie przeprowadzenie procesu naboru do pilotażu obowiązkowego (ust. 2) i pełnomorskiego (ust. 3). 4-osobowy zespół powinien składać się w połowie z przedstawicieli urzędu morskiego, co będzie stanowić gwarancję bezstronnego i zgodnego z obowiązującymi przepisami postępowania.

Przepisy § 4 ust. 1 projektu rozporządzenia są zestawieniem wymagań, jakim mają podlegać kandydaci na szkolenia i praktyki pilotowe w zakresie wymagań formalnych, o których mowa w art. 107b ust. 5 pkt 1 ustawy oraz wymogów zdrowotnych, sprawności fizycznej oraz znajomości języka angielskiego.

Nakaz poddania się testowi psychologicznemu przez kandydata na pilota przewiduje § 4 ust. 1 pkt 4 projektu rozporządzenia. Pozytywny wynik testu stanowi kryterium, które pozwoli wyeliminować osoby podatne na stres związany z wykonywaniem pilotażu na różnych statkach i w różnych warunkach pogodowych oraz ze współpracą z osobami innych kultur oraz narodowości. Posiadanie aktualnego świadectwa zdrowia jest wymogiem niezbędnym do wykonywania pracy na morskich statkach handlowych i wynika z odrębnych przepisów. Sprawność fizyczna kandydata jest niezbędna w pracy pilota. Dlatego proponuje się testy cząstkowe dobrane według ich podobieństwa do zwykłych i nadzwyczajnych

czynności pilota w warunkach statkowych. Warunkiem koniecznym jest zaliczenie każdego z tych testów przynajmniej na wyznaczonym poziomie. Ponieważ od dawna językiem uznanym za język „morski” jest język angielski, dlatego uznano za warunek konieczny znajomość języka angielskiego na poziomie niezbędnym dla pilotów.

Aby dalsze procedowanie kandydatur odbywało się sprawnie dyrektor urzędu morskiego publikuje listę kandydatów, którzy kwalifikują się do dalszego postępowania (§ 5 pkt 1 projektu rozporządzenia).

§ 6 projektu rozporządzenia wymienia kryteria naboru kandydatów, poczynając od stopnia znajomości języka angielskiego, mając na uwadze, że komunikacja pomiędzy pilotem a kapitanem i załogą pilotowanego statku stanowi ważny element prawidłowego wykonywania pilotażu. Wyższy stopień znajomości języka angielskiego, przede wszystkim w mowie, jest zaletą. Znajomość innych niż język angielski obcych języków jest również istotna. Wynika to między innymi z faktu, że w chwili obecnej bardzo wielu marynarzy pochodzi z krajów byłego ZSRR i dużo statków zawijających do polskich portów obsadzanych jest przez marynarzy posługujących się na co dzień językiem rosyjskim. Podobnie, ze względu na sąsiedztwo i wolumen obrotów z Niemcami, dużą grupę statków zawijających do portów polskich stanowią statki z załogami lub przynajmniej dowództwem niemieckojęzycznym. Zrozumiałe jest więc, że kandydaci ze znajomością w/w języków lub innych obcych języków niż język angielski powinni mieć lepsze szanse zakwalifikowania się na szkolenie i praktyki pilotowe.

Przy ocenianiu kandydatów należy wziąć pod uwagę, że osoba posiadająca dłuższą praktykę kapitańską najprawdopodobniej ma większe doświadczenie niż osoba z krótszą praktyką (§ 6 pkt 3 projektu rozporządzenia).

Posiadane przez kandydata uprawnienia oraz zwolnienia z pilotażu w portach polskich dają wskazówkę, że kandydat posiada predyspozycje do wykonywania zawodu pilota morskiego. Z kolei liczba odnowień świadczy o ilości manewrów wejściowych i wyjściowych koniecznych do ich uzyskania, a więc o praktycznych umiejętnościach kandydata. Podobne znaczenie dla oceny predyspozycji kandydata mają posiadane przez niego uprawnienia pilotowe oraz zwolnienia z pilotażu obowiązkowego wydane przez obce administracje.

Różnorodność typów statków, którymi dowodził kandydat świadczy o zdolności jego przystosowania do zmieniających się warunków pracy i nabytym w związku z tym doświadczeniem (§ 6 pkt 7 projektu rozporządzenia).

Innym istotnym kryterium wskazującym na stopień przeszkolenia kandydata i jego doświadczenie zawodowe jest uzyskane świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych.

Rozmowa kwalifikacyjna z kandydatem (§ 6 pkt 9 projektu rozporządzenia) ma na celu ocenę kandydata poprzez nawiązanie bezpośredniego kontaktu, weryfikację informacji zawartych w złożonych dokumentach, analizę stażu pracy kandydata na stanowisku kapitana oraz wielkości i typów dowodzonych statków, liczby i częstotliwości zawinięć do portów oraz samodzielności wykonywanych manewrów. Rozmowa kwalifikacyjna ma również na celu zapoznanie się z kompetencjami poprzez pytania o szczególnie stresujące manewry, w jakich kandydat znalazł się w przeszłości, jak sobie z nimi poradził, co by w wykonywanym manewrze zmienił mając już pewne doświadczenie. Pytania bezpośrednio nawiązujące do konkretnego doświadczenia pomagają ocenić kompetencje, zdolność uczenia się, korygowania błędów i skłonność do refleksji. Obiektywizm rozmowy kwalifikacyjnej zapewniają przedstawiciele dyrektora urzędu morskiego i tryb powoływania zespołu.

W § 5 i § 7 projektu rozporządzenia określono ramy czasowe ogłaszania przez dyrektora urzędu morskiego informacji o kandydatach, którzy spełnili wymogi formalne, oraz o kandydatach, którzy zostali zakwalifikowani na szkolenie na pilotów i praktyki pilotowe.

Ponieważ projekt rozporządzenia dotyczy procesu naboru, więc do niezakończonych naborów na praktyki pilotowe dokonywanych według obowiązujących dotychczas przepisów należy zastosować przepisy niniejszego projektu rozporządzenia, gdyż regulacje projektu rozporządzenia są bardziej precyzyjne od obowiązujących do tej pory.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji, w rozumieniu przepisów 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 postanowień 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, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych, został zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

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

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na kandydatów do zawodu pilota morskiego, dyrektorów urzędów morskich oraz stacje pilotowe.

Obecnie zawód pilota morskiego wykonuje ok. 80 osób. Mając na uwadze uwarunkowania rynku usług pilotowych oraz liczbę pilotów obecnie wykonujących zawód przewiduje się, że w celu uzupełnienia liczby pilotów nabór na szkolenia i praktyki w danym rejonie pilotowym będzie przeprowadzany średnio co 3 lata i przyjmowanych na szkolenie będzie nie więcej niż 5 osób.

Projekt rozporządzenia w niewielkim stopniu będzie wpływał na dotychczasowe funkcjonowanie urzędów morskich i stacji pilotowych w czasie, kiedy konieczny będzie nabór na pilotów morskich.

W związku z przepisami rozporządzenia dyrektorzy urzędów morskich będą:

- ogłaszać nabór na szkolenia na pilotów i praktyki pilotowe,
- ogłaszać listę kandydatów spełniających wymagania formalne oraz daty testów sprawnościowych i rozmowy kwalifikacyjnej,
- wyznaczać ośrodek do przeprowadzenia testów sprawnościowych,
- wyznaczać przedstawicieli urzędu morskiego do prac w komisji do spraw naboru,
- ogłaszać listę kandydatów z uzyskaną przez nich punktacją i listę osób zakwalifikowanych na szkolenie i praktyki.

Powyższe zadania, z uwagi na przewidywaną niewielką częstotliwość naborów będą wykonywane w ramach dotychczasowych sił i środków urzędów morskich, bez wpływu na inne wykonywane przez nie zadania.

Stacje pilotowe będą zobowiązane do wyznaczenia przedstawicieli do uczestnictwa w zespole do spraw naboru.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia poddaje się konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Akademia Morska w Gdyni;
2. Akademia Morska w Szczecinie;
3. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
4. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
5. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
6. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
7. Związek Armatorów Polskich;
8. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
9. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni.

W toku konsultacji społecznych uwagi zgłosiło Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich. W celu wyjaśnienia rozbieżności przeprowadzono spotkanie z przedstawicielami PSPM. Podczas spotkania wyjaśniono postulaty PSPM nieuwzględnione przez projektodawcę, takie jak zmniejszenie liczebności zespołu do spraw naboru z czterech osób do trzech. Zmieniono zapis § 4 ust. 1, tak aby jego nowe brzmienie uwzględniało również warunki naboru do pilotażu w mniejszych portach. Dyskusji poddano kwestie znajomości języków obcych i oceny ich znajomości. W tej kwestii przyjęto propozycje PSPM. Przeredagowano § 6 opisujący załącznik nr 1 do projektu rozporządzenia, uszczegóławiając zagadnienia dotyczące zdobytych przez kandydata wcześniejszych kwalifikacji. PSPM przedstawiło również szereg uwag natury redakcyjnej, które zostały uwzględnione.

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.

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.

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.

