

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich²⁾

Na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 20 pkt 3 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) oficera mechanika wachtowego lub starszego oficera mechanika – na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW;”;

2) § 32 otrzymuje brzmienie:

„§ 32. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej wymagane jest posiadanie:

1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej albo

2) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009 r., str. 30).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768.

morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3000 i powyżej w żegludze międzynarodowej.”;

3) § 50 otrzymuje brzmienie:

„§ 50. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika, przy czym 6 miesięcy wymaganej praktyki może być zastąpione praktyką pływania na stanowisku starszego oficera mechanika na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW albo
- 2) dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej, dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW i dodatkowej 6 miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika.”;

4) w § 85 ust. 2 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) świadectwo kucharza okrętowego – na świadectwo kucharza okrętowego.”;

5) w § 86 ust. 3 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) świadectwo kucharza okrętowego – na świadectwo kucharza okrętowego.”;

6) w załączniku nr 1 do rozporządzenia wzory świadectwa starszego motorzysty i kucharza okrętowego otrzymują brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Świadectwa wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937) na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na odpowiednie świadectwa określone w niniejszym rozporządzeniu:

- 1) świadectwo starszego motorzysty – na świadectwo starszego motorzysty;
- 2) świadectwo kucharza okrętowego – na świadectwo kucharza okrętowego.

§ 3. W sprawach o wydanie świadectwa starszego motorzysty lub świadectwa kucharza okrętowego wszczętych, lecz niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 2 i 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia..... (poz.)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO STARSZEGO MOTORZYSTY

RATING AS ABLE SEAFARER ENGINE CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (z późn. zm.)

Issued under the provisions of Convention STCW 1978 as amended and Regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy concerning seafarers' training and qualifications (as amended)

Nr/No.

Na podstawie § 20 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U. poz. 937, z późn. zm) posiadacz tego dyplomu może zajmować stanowiska wymienione poniżej:

Under the provisions of § 20 p. 3 of Regulation of Transport, Construction and Maritime Economy of 7 August 2013 concerning seafarers' training and qualifications, (Journal of Law pos 937, as amended) the lawful holder of this certificate may serve in the following capacities indicated below:

Stanowisko Capacity	Ograniczenia Limitations applying
Motorzysta wachtowy <i>Rating forming part of an engine room watch</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Starszy motorzysta <i>Rating as able seafarer engine</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>
Oficer mechanik wachtowy <i>Engineer officer in charge of a watch</i>	Ważne tylko w żegludze krajowej <i>Valid only on domestic voyages</i>
Oficer mechanik lub starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW <i>Officer in charge of an engineering watch or chief engineer on ships powered by main propulsion machinery of less than 750 kW</i>	Bez ograniczeń <i>None</i>

www.inforflex.pl

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza, że:
Maritime Office under the authority of the Government of the Republic of Poland certifies that:

.....
posiada odpowiednie kwalifikacje zgodnie z wymaganiami prawidła III/5 Konwencji STCW i jest uprawniony do wykonywania obowiązków w następujących zakresach i poziomach z wymienionymi poniżej ograniczeniami:

has been found duly qualified in accordance with the provisions of reg.III/5 of the STCW Convention and has been found competent to perform the following functions, at the level specified, subject to any limitations indicated below:

Zakres obowiązków Function	Poziom Level	Ograniczenia Limitations applying
Eksploatacja siłowni okrętowych <i>Marine engineering</i>	Pomocniczy Support	Patrz uwagi Nr 1 i 2 See notes Nos. 1&2
Elektrotechnika, elektronika i automatyka okrętowa <i>Marine electrical, electronic and control engineering</i>		
Konserwacja i naprawy <i>Maintenance and repair</i>		
Dbałość o statek i opieka nad ludźmi <i>Controlling the operation of the ship and care for persons on board</i>		

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA Nr 1: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem przeszkolenia.

NOTE No.1: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is valid in connection with an adequate certificate of training only.*

UWAGA Nr 2: Ewentualną konieczność noszenia szkieł korekcyjnych należy odczytać z ważnego świadectwa zdrowia.

NOTE No.2: *Possible necessity of wearing corrective lenses should be read from a valid medical certificate.*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth



miejsce na fotografię
43 x 33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

pieczęć urzędowa
official seal

.....
Podpis posiadacza / Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

ŚWIADECTWO KUCHARZA OKRĘTOWEGO

COOK CERTIFICATE

Wystawione na podstawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w
sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (z późn. zm.)

*Issued under the provisions of MLC Convention 2006
and Regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy
concerning seafarers' training and qualifications (as amended)*

Hologram
Urzędu
Morskiego

Nr/No.

Urząd Morski w z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
zaświadcza, że:
*Maritime Office under the authority of the Government of the
Republic of Poland certifies that:*

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth

jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami Prawidła 3.2,
wytuczna B3.2.2 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i może pełnić
obowiązki kucharza okrętowego.

*has been duly trained in accordance with the provisions of Regulation
3.2, guideline B3.2.2 of the MLC Convention 2006 and may perform
duties as a cook.*

Przyznane z dniem/Granted on:

UWAGA: Na statkach wymienionych w rozdziale V Konwencji STCW to
świadectwo jest ważne tylko w połączeniu z odpowiednim świadectwem
przeszkolenia.

NOTE: *On ships indicated in chapter V of STCW Convention this certificate is
valid in connection with an adequate certificate of training only.*

.....
miejsce na fotografię
43x33 mm
photo

.....
Miejsce i data wydania
Place and date of issue of this certificate

.....
Ważne bezterminowo
Valid indefinitely

.....
pieczęć urzędowa
official seal

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

.....
Podpis posiadacza/Holder's signature

Nr/No.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 937), zwany dalej „projektem”, stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, m.in. szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych oraz wzory tych dokumentów.

Projekt implementuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE. Prawidło 3.2 załącznika dyrektywy stanowi bowiem, że marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy muszą posiadać wyszkolenie i kwalifikacje do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku.

Aktualnie świadectwo starszego motorzysty uprawniają do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW wyłącznie w żegludze krajowej. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom marynarzy i armatorów, w projekcie proponuje się rozszerzenie tego uprawnienia do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW bez ograniczeń, a więc również w żegludze międzynarodowej. W związku z powyższym, w projekcie proponuje się zmianę w § 20 pkt 3 lit. 3 oraz związaną z tym zmianę wzoru świadectwa starszego motorzysty. Rozwiązanie takie nie jest sprzeczne z Konwencją STCW, ani dyrektywą 2008/106/WE, z późniejszymi zmianami.

Projekt przewiduje, w stosunku do aktualnie obowiązujących przepisów, zmianę zasad ubiegania się o dyplomy:

- kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej (§ 32),
- starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej (§ 50)

poprzez zniesienie wymogu zdania egzaminu na te dyplomy. Zmiana podyktowana jest dostosowaniem wymogów krajowych do wytycznych zawartych w Konwencji STCW, zgodnie z którą wymaga się odbycia szkolenia i zdania egzaminu na poziomie zarządzania od

osób aplikujących o dyplomy niższe odpowiednio starszego oficera i drugiego oficera mechanika. Nie ma więc wymogu, który obligował by Strony Konwencji STCW do ustanowienia dodatkowego egzaminu na ww. dyplomy kapitanów i starszych oficerów mechaników. Zgodnie z wymogami Konwencji STCW, uzyskiwane one będą po odbyciu wymaganej długości praktyki pływania na odpowiednim stanowisku, bez konieczności ponownej weryfikacji kompetencji na poziomie zarządzania. Proponowane rozwiązanie stanowi ułatwienie w uzyskaniu dyplomów kapitana żeglugi wielkiej i starszego oficera mechanika, co jest zgodne z dotychczasowymi wnioskami partnerów społecznych w tym zakresie oraz przepisami międzynarodowymi.

Ponadto, projekt zawiera poprawiony wzór świadectwa kucharza okrętowego. Obecnie wzór świadectwa kucharza okrętowego, jako podstawę prawną jego wydania, przywołuje nieobowiązującą już Konwencję Nr 69 dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych z 1946 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197). Konwencja ta została zastąpiona ratyfikowaną i opublikowaną w 2013 r. Konwencją o pracy na morzu z 2006 r., przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwaną dalej „Konwencją MLC”. Zgodnie z Konwencją MLC, kucharze okrętowi są szkoleni zgodnie z jej Prawidłem 3.2, a nie Konwencją nr 69. W związku z wydawaniem świadectw na nieaktualnych formularzach, coraz częściej armatorzy zagraniczny podnoszą wątpliwości dotyczącą spełniania wymagań Konwencji MLC przez kucharzy okrętowych, posiadających dokumenty wydane przez polską administrację morską. Aby zapobiec utracie miejsc pracy przez kucharzy okrętowych, wobec niezgodności ich dokumentów z wymogami międzynarodowymi, zaistniała pilna potrzeba aktualizacji podstawy prawnej wydawania świadectwa kucharza okrętowego.

W projekcie określa się możliwość wymiany dotychczas wydawanych świadectw starszego motorzysty i kucharza okrętowego na świadectwa, których wzory określa projekt.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia w części dotyczącej nowych wzorów świadectw oraz uprawnień starszego motorzysty wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Skrócenie terminu *vacatio legis* w tym przypadku wynika z konieczności pilnego wydania regulacji. Powstrzyma to utratę miejsc pracy przez osoby posiadające świadectwa strasznego motorzysty, uprawniające do pełnienia funkcji starszego oficera mechanika wyłącznie w żegludze krajowej, oraz przez osoby posiadające świadectwo kucharza okrętowego, wydawane na podstawie nieobowiązujących przepisów. Zastosowanie skróconego terminu wejścia w życie projektowanych przepisów nie będzie miało wpływu na osoby, które nie są zainteresowane wymianą posiadanych świadectw, ponieważ wymianie

podlegać będą świadectwa na wniosek ich posiadacza. Wejścia w życie rozporządzenia w proponowanym terminie wymaga ważny interes społeczny, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie. W zakresie zmian dotyczących zniesienie wymogu zdawania egzaminu na dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej oraz starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej proponuje się wejście w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. Wydłużony okres wejścia w życie proponowanych zmian jest spowodowany dostosowaniem się obywateli do propozycji likwidacji egzaminów. Z uwagi, że obecnie mogą być prowadzone szkolenia przygotowujące do zdania przedmiotowych egzaminów, w celu ukończenia procesu uzyskiwania dyplomu kapitana lub starszego oficera mechanika, zasadne jest, aby przepisy do tego czasu nie uległy zmianie.

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.).

Projekt rozporządzenia nie podlega, w celu uzyskania opinii, konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym lub innymi właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały Rady Ministrów Nr 190 z dnia 29 października 2013 r. - *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. poz. 979).

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.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie MliR zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastuktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marzena Świder, Radca Ministra, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. 22 630 16 06, marzena.swider@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 14.07.2014</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIR 398</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE, obligującej państwa członkowskie do zapewnienia, aby marynarze zatrudnieni w charakterze kucharzy posiadali wyszkolenie i kwalifikacje do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku. Mając powyższe na uwadze konieczne jest wprowadzenie zmian we wzorze świadectwa kucharza okrętowego wydawanego przez polską administrację morską. Ponadto wychodząc na przeciw oczekiwaniom społecznym, projekt zmienia uprawnienia do zajmowania stanowisk na statkach morskich przez osoby posiadające świadectwo starszego motorzysty oraz wzór świadectwa kucharza okrętowego. Projekt przewiduje również zmianę zasad ubiegania się o dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej oraz dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej.

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

Obecnie świadectwo starszego motorzysty uprawniają do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW wyłącznie w żegludze krajowej. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom marynarzy i armatorów, w projekcie proponuje się zastąpienie tego uprawnienia uprawnieniem do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW bez ograniczeń, a więc również w żegludze międzynarodowej. Projekt przewiduje zmianę wzoru świadectwa kucharza okrętowego poprzez zmianę podstawy prawnej wydawania tego świadectwa i dostosowanie go do Konwencji MLC. Obie zmiany zapobiegają utracie pracy przez osoby, którym przy wymienianiu ich dotychczasowe dokumentów kwalifikacyjnych na świadectwo starszego motorzysty odbierano uprawnienia oraz kucharzom okrętowym, których dokumenty są kwestionowane przez armatorów zagranicznych oraz inspektorów państwa bandery. Dodatkowo, w projekcie przewiduje się likwidację obowiązującego wymogu zdania egzaminu na najwyższe dyplomy w dziale pokładowym i maszynowym. Dyplomy kapitanów i starszych oficerów mechaników, zgodnie z wymogami Konwencji STCW, zdobywane byłyby poprzez praktykę pływania o wymaganej długości, bez konieczności ponownej weryfikacji kompetencji na poziomie zarządzania. Zmiana ta ma ułatwić polskim oficerom dostęp do najwyższych stanowisk na statkach morskich.

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

Wszystkie państwa członkowskie są zobowiązane do wdrożenia jednakowych rozwiązań wynikających z Konwencji STCW i Konwencji MLC. W zakresie nieobjętym przepisami międzynarodowymi, państwa członkowskie określić mogą własne wymagania wobec załóg statków morskich oraz nadać im uprawnienia do zajmowania stanowisk innych, aniżeli wynikające ściśle z umów międzynarodowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Osoby ubiegające się o wymianę świadectwa oficera mechanika	1652 osób	System PHICS (System kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich)	Utrzymanie pracy na dotychczasowym stanowisku poprzez zachowanie uprawnień.
Osoby ubiegające się o wymianę świadectwa kucharza okrętowego	2869 osób	System PHICS	Utrzymanie pracy u dotychczasowego pracodawcy dzięki dokumentowi odpowiadającemu wymogom międzynarodowym.
Osoby, którym wydano świadectwo starszego	44 osób	System PHICS	Konieczność wymiany na świadectwo zgodne ze wzorem

motorzysty			proponowanym w projekcie.
Osoby ubiegające się o najwyższe dyplomy na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i maszynowym	ok. 170 osób rocznie przystępujących do egzaminu na kapitana i ok. 140 osób rocznie przystępujących do egzaminu na starszego oficera mechanika	CMKE (Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna)	Odstąpienie od obowiązku zdawania egzaminu uprości proces ubiegania się o najwyższe dyplomy na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i maszynowym. Marynarze będą mogli szybciej podjąć pracę na wyższych stanowiskach.
Pracownicy administracji morskiej, w których zakresie obowiązków znajdują się sprawy związane w wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych	32 pracowników urzędów morskich, pracujących w wydziałach dokumentów marynarzy	urzędy morskie	Konieczność wymiany dotychczas wydanych świadectw na nowe wzory.
Armatorzy	Polska (543 statki) i zagraniczna flota handlowa	Dane własne MłiR	Możliwość utrzymania zatrudniania sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt skonsultowany zostanie z następującymi partnerami społecznymi:

1. Akademia Morska w Gdyni;
2. Akademia Morska w Szczecinie;
3. Akademia Marynarki Wojennej;
4. Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.;
5. Gdyńska Szkoła Morska;
6. Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku;
7. Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu;
8. Policealna Szkoła Morska w Szczecinie;
9. Technikum Morskie i Politechniczne w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej;
10. Zespół Szkół Morskich w Darłowie;
11. Zespół Szkół Morskich w Kołobrzegu;
12. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu;
13. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle n. Notecią;
14. Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.;
15. Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c. Gdynia;
16. Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.;
17. Ośrodek Szkolenia Ratowniczego Fundacji Rozwoju Akademii Morskiej w Gdyni;
18. Akademia Morska Studium GMDSS;
19. Ośrodek Szkoleniowy Akademia Marynarki Wojennej;
20. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej; Centrum Szkolenia Nurków Zawodowych;
21. BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT (POLAND) Sp. z o.o.;
22. Bałtycka Akademia Umiejętności;
23. Ośrodek Kształcenia i Doskonalenia Zawodowego Portowej Straży Pożarnej „FLORIAN”;
24. Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie;
25. Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie;
26. Ośrodek Szkolenia Morskiego Przy Centrum Kształcenia Zawodowego - Świnoujście;
27. Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”;
28. Morski Ośrodek Szkoleniowy przy Akademii Morskiej w Szczecinie - Świnoujście;
29. Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego Akademii Morskiej w Szczecinie;
30. Morski Ośrodek Szkoleniowy w Kołobrzegu;
31. Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie;
32. Towarzystwo Wiedzy Powszechnej - Oddział Regionalny w Szczecinie;
33. Ośrodek Szkoleniowy Maritime Safety & Security;
34. POLCARGO INTERNATIONAL Spółka z o.o. w Szczecinie - Ośrodek Szkolenia Morskiego w Kołobrzegu;
35. Ośrodek Szkolenia Morskiego „LIBRA”;
36. Security Consulting and Training SCAT;
37. Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej – Ustka;

38. Centrum Kształcenia Morskiego w Gdyni;
39. Związek Armatorów Polskich;
40. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów;
41. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
42. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
43. Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”;
44. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
45. Stowarzyszenie Starszych Mechaników Morskich;
46. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
47. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
48. Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o.;
49. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
50. Bałtyckie Forum Morskich Jednostek Edukacyjnych przy Związku Pracodawców Pomorza Zachodniego „Lewiatan”;
51. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
52. Business Centre Club – Związek Pracodawców;
53. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
54. Związek Rzemiosła Polskiego;
55. Forum Związków Zawodowych;
56. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
57. Polska Żegluga Morska PP;
58. Kołobrzaska Żegluga Pasażerska Sp. z o.o.;
59. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
60. Euroafrica Services Limited, oddział w Polsce;
61. Chipolbrok – Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
62. Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
63. Polskie Linie Oceaniczne S.A.;
64. Polska Żegluga Bałtycka S.A.;
65. POL-EURO linie Żeglugowe S.A.;
66. POL-LEVANT Linie Żeglugowe Sp. z o.o.;
67. LOTOS Petrobaltic S.A.
68. UNIBALTIC Sp. z o.o.;
69. PRCiP Sp. z o.o.;
70. FAIRPLAY Polska Sp. z o.o. & Co.;
71. WUŻ Port and Maritime Service Ltd Sp. z o.o.;

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-2,2
budżet państwa	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-2,2
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,55
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-1,65
budżet państwa	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-1,65
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	-												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Szacuje się, że w następstwie zlikwidowania egzaminów na najwyższe dyplomy na poziomie zarządzania w dziale pokładowym i maszynowym z tytułu egzaminów kwalifikacyjnych członków załóg statków morskich do budżetu państwa będzie wpływać mniej o ok. 200.000 zł. W związku z powyższym zmniejszą się również koszty przeprowadzania egzaminów o ok. 55.000 zł. przeznaczone na wynagrodzenia egzaminatorów uczestniczących w tych egzaminach. (Dane i szacunki własne MliR)
--	---

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	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Armatorzy – utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Załogi statków – utrzymanie dotychczasowych uprawnień, szybszy awans na najwyższe stanowiska						
Niemierzalne	Załogi statków i ich rodziny	Utrzymanie warunków bytowych na dotychczasowym poziomie (kucharze i starsi motorzyści) lub polepszenie warunków bytowych (szybszy awans kapitanów i starszych oficerów mechaników)						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	-							

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

<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy. Przyczyni się do utrzymania zatrudnienia osób posługujących się świadectwami kucharzy okrętowy oraz posiadaczy świadectw starszego motorzysty. Nie wpłynie natomiast na globalny wzrost zatrudnienia w grupie członków załóg statków morskich.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	-	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>Wejście w życie rozporządzenia będzie skutkowało zmianą wzorów dokumentów w systemie informatycznym PHICS. Osoby zainteresowane wymianą swoich dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych będą to mogły uczynić na własny wniosek po wejściu w życie projektowanych przepisów. Nie przewiduje się dodatkowego okresu niż wskazane w projekcie vacatio legis na wejście w życie projektowanych zmian. Ponadto uproszczenie wymagań do ubiegania się o najwyższe dyplomy w żegludze międzynarodowej przewiduje się wprowadzić od 1 stycznia 2015 r. z uwagi na konieczność zakończenia procesu ubiegania się o te dyplomy przez osoby, które go rozpoczęły.</p>		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Monitoring będzie odbywał się na bieżąco poprzez analizę liczby wymienionych (wydanych nowych) dokumentów kwalifikacyjnych.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		