

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

w sprawie bezpiecznej obsługi statku

Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320 i 1336) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich;
- 2) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

§ 2. W celu zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki ustala się w oparciu o przepisy IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsługi statku²⁾ oraz wymogi Konwencji o pracy na morzu przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845) skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego, biorąc pod uwagę w szczególności:

- 1) wielkość i typ statku;
- 2) liczbę, moc i typ jednostek napędu głównego i mechanizmów pomocniczych;
- 3) poziom automatyzacji statku;
- 4) konstrukcję i wyposażenie statku;
- 5) metody zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku;
- 6) rodzaj przewożonego ładunku;
- 7) częstotliwość zawinięć statku do portów;
- 8) długość i rodzaj prawdopodobnych rejsów statku;
- 9) rejon, w którym statek będzie uprawiał żeglugę;
- 10) kwalifikacje załogi niezbędne do obsługi danego statku oraz wymagania związane z ćwiczeniami i szkoleniami załogi przeprowadzanymi na statku,
- 11) wsparcie, zapewnione z lądu przez armatora w zakresie eksploatacji statku;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Rezolucja IMO A. 1047(27) - Minimalna bezpieczna obsługa, przyjęta przez Zgromadzenie IMO w dniu 30 listopada 2011 r. (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 40).

- 12) wymogi określające warunki życia i pracy na statku, w szczególności postanowienia Konwencji o pracy na morzu dotyczące bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, czasu pracy i wypoczynku marynarzy, a także zapewnienia w składzie załogi lekarza i kucharza;
- 13) plan ochrony statku sporządzony przez armatora zgodnie z ustawą z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2015 r. poz. 1320).

§ 3. Ustala się wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi dla statków podlegających Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 4. Certyfikaty bezpiecznej obsługi wydane na podstawie:

- 1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 84) - powinny być dostosowane do wzoru określonego w niniejszym rozporządzeniu w okresie dwóch lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1165) - zachowują swoją ważność.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia³⁾.

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 1165), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz....).

MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

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

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

WZÓR



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZNEJ OBSŁUGI

MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Wydany zgodnie z postanowieniami

**MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,
1974, z poprawkami**

*Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended*

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

.....

(nazwa państwa – *name of the State*)

przez

by

(dyrektora urzędu morskiego – *the director of the maritime office*)

DANE STATKU

PARTICULARS OF SHIP

Nazwa statku

Name of ship.....

Sygnal rozpoznawczy

Distinctive number or letters.....

Numer IMO

IMO number.....

Bandera

Flag

Port macierzysty

Port of registry

Pojemność brutto

Gross tonnage

według Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969

International Tonnage Convention, 1969

Moc napędu głównego (kW)

Main propulsion power (kW).....

Typ statku

Type of ship.....

Silownia okresowo bezwachtowa tak/nie

Periodically unattended machinery space yes/no

Armator

Operating Company.....

Rejon żeglugi*

*Trading area**

Statek wymieniony w tym certyfikacie jest uznany za statek bezpiecznie obsługiwany, jeśli w czasie przebywania w morzu posiada załogę o liczbie osób oraz stopniach/stanowiskach nie mniejszą od wymienionej w poniższej tabeli.

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Stopień/stanowisko <i>Grad/capacity</i>	Dyplom lub świadectwo (prawidło Konwencji STCW**) <i>Certificate (STCW regulation**)</i>	Liczba osób <i>Number of persons</i>

Wymagania specjalne lub warunki, jeżeli takie istnieją:

Special requirements or conditions, if any:

Wydano w **w dniu** **miesiąc i rok**
Issued at *on the day of.....* *month and year.....*

Niniejszy certyfikat jest ważny do

.....

Date of expiry

Pieczęć urzędu morskiego

Seal of the maritime office

.....

(podpis dyrektora urzędu morskiego)

(signature the director of the maritime office)

* Gdzie wprowadzony jest obszar żeglugi inny niż nieograniczony, należy włączyć do certyfikatu wyraźny opis tego obszaru.

Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description of the trading area should be included in the document.

** Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, z poprawkami.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.

06.10.2015 r.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie bezpiecznej obsługi statku, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 80 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320 i 1336), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, w tym konieczność zapewnienia w jej składzie lekarza i kucharza, mając na uwadze postanowienia IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji MLC określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji. Brzmienie art. 80 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim zostało zmienione przez ustawę z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz....) w zakresie uwzględnienia przepisów Konwencji MLC przez dyrektora urzędu morskiego przy ustalaniu składu załogi statku.

W dniu 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) przyjęła Konwencję o pracy na morzu, zwaną dalej "Konwencją MLC", z zamiarem stworzenia jednego spójnego dokumentu obejmującego wszystkie uaktualnione normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, a także podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy. Konwencja MLC określa normy pracy na morzu dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statków, na których pływają.

W dniu 27 grudnia 2011 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikował Konwencję MLC.

Zgodnie z Prawidłem 14.2.2 Rozdziału V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z

Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), oraz art. 80 ustawy o bezpieczeństwie morskim administracja morską wydaje certyfikat bezpiecznej obsługi statku, określający minimalny skład załogi niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego. W projektowanym rozporządzeniu określa się warunki, które biorą pod uwagę dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu składu załogi statku. Przepisy § 2 projektowanego rozporządzenia precyzują, że ustalając minimalny skład załogi statku, dyrektor urzędu morskiego powinien wziąć pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawarte w rezolucji A.1047(27) dotyczącej minimalnej bezpiecznej obsługi, a w szczególności wymogi związane z wielkością i typem statku, typem napędu, konstrukcją i wyposażeniem, poziomem automatyzacji, rodzajem przewożonego ładunku, długością rejsów oraz częstotliwością zawijania statku do portów, rejonem uprawianej żeglugi, niezbędnymi kwalifikacjami załogi, wymogami szkoleń odbywających się na statku oraz zatwierdzonym planem ochrony statku. Dyrektor urzędu morskiego powinien również wziąć pod uwagę metody zapewnienia utrzymania eksploatacyjnego statku oraz zakres wsparcia z lądu. Oznacza to, że trzeba mieć wzgląd na zakres i rodzaj czynności, które muszą być wykonywane, aby utrzymać statek w stanie odpowiadającym standardom bezpieczeństwa i międzynarodowym wymogom np. dokonywanie przeglądów wyposażenia stałego i ruchomego, pokrycia powłok malarskich, smarowanie elementów. Ustalając minimalny skład załogi dyrektor urzędu morskiego powinien uwzględnić fakt, czy wszystkie te czynności, podejmowane w celu utrzymania eksploatacyjnego statku, będą wykonywane siłami załogi, czy też armator zapewnia wsparcie z lądu, tzn. zewnętrzne podmioty, które będą odpowiadać za serwis urządzeń i remonty. Względem dotychczasowego stanu prawnego zmieniony został § 2 pkt 12 obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 1165). W projektowanym rozporządzeniu wskazano konieczność uwzględnienia wymogów określających warunki życia i pracy na statku, w szczególności postanowienia Konwencji o pracy na morzu dotyczące bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, czasu pracy i

wypoczynku marynarzy, a także zapewnienia w składzie załogi lekarza i kucharza. Zgodnie z Normą A.4.1 dotyczącą ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej i zabezpieczenia społecznego, Prawidłem 4.1 Konwencji MLC, statki przewożące 100 lub więcej osób i zwykle odbywające podróże międzynarodowe o czasie trwania dłuższym niż trzy dni będą miały na pokładzie wykwalifikowanego lekarza, który będzie odpowiedzialny za świadczenie opieki lekarskiej. Dyrektor urzędu morskiego musi również wziąć pod uwagę Normę A 3.2 Konwencji o pracy na statkach dotyczącą wyżywienia i przyrządzania posiłków, a w szczególności zapewnienia kucharza. Muszą jednak zostać wzięte pod uwagę wszystkie wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy oraz bezpiecznych i higienicznych warunków pracy, określone zarówno we wspomnianych wyżej przepisach międzynarodowych (Konwencja o pracy na morzu), jak i przepisach prawa krajowego, przede wszystkim ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...) wraz z przepisami wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych oraz powszechne ustawodawstwo pracy, w tym ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.).

W projektowanym rozporządzeniu określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku. Wzór ten nie różni się od wzoru obowiązującego zgodnie z aktualnie będącymi w mocy przepisami.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. W ocenie projektodawcy konieczne jest wprowadzenie przepisów przejściowych, w celu dostosowania certyfikatów wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 84), do wzoru określonego w projektowanym rozporządzeniu.

W pozostałym zakresie nie ma potrzeby ustalania przepisów przejściowych bowiem Rzeczpospolita Polska ratyfikowała Konwencję MLC i jest stroną Memorandum Paryskiego, a procedury związane z inspekcjonowaniem statków w zakresie spełniania wymogów Konwencji MLC obowiązują już w praktyce w regionie Memorandum Paryskiego.

Projektowane rozporządzenie 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.).

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.) projektowane rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie 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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie bezpiecznej obsługi statku</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury 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 Marta Grabowska, Wydział Bezpieczeństwa Żeglugi, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. (22) 630 19 76, email: marta.grabowska@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.08.2015 r.</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe Nr 591 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju</p>
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
1. Jaki problem jest rozwiązywany?	
Wydanie projektowanego rozporządzenia jest konieczne ze względu na zmianę brzmienia delegacji ustawowej wprowadzonej ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. ...), w związku z ratyfikacją Konwencji o pracy na morzu przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845).	
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt	
Projektowane rozporządzenie określa wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku oraz warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektora urzędu morskiego, mając na uwadze postanowienia	

IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku oraz wymogi Konwencji o pracy na morzu określające warunki pracy i życia na statku, a także zapewnienie jego bezpiecznej eksploatacji. Przepisy te nie zmieniają w sposób znaczący stanu dotychczasowego, bowiem również na mocy obecnie obowiązujących przepisów – art. 80 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, podmiotem odpowiedzialnym za ustalenie minimalnego składu załogi oraz wydanie odpowiedniego dokumentu jest dyrektor urzędu morskiego. Precyzują one natomiast, jakimi kryteriami ma się kierować dyrektor urzędu morskiego przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Oznacza to zapewnienie stosowania ujednoczonych i zharmonizowanych kryteriów, w zgodzie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO).

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

Kwestie te są uregulowane w przepisach międzynarodowych (IMO i ILO) stąd przepisy krajów członkowskich OECD/UE nie różnią się sposób znaczący.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Administracja morską	Projekt oddziałuje na trzy inspektoraty bezpieczeństwa żeglugi w Urzędach Morskich – w sumie ok 30 osób	urzędy morskie, szacunki własne MliR	Konieczność wzięcia pod uwagę nowych przepisów krajowych, w szczególności ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu
Armatorzy i załogi statków o polskiej przynależności	ok. 500 statków	szacunki własne MliR i Urzędów Morskich	Nieznacznie zmieniono wytyczne w zakresie ustalenia minimalnej bezpiecznej obsady.

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

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia został przesłany do:

I. partnerów społecznych, na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167, z późn. zm.) oraz art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.):

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
 2. NSZZ „Solidarność”
 3. Forum Związków Zawodowych
 4. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
 5. Konfederacja Lewiatan
 6. Związek Pracodawców Business Centre Club
 7. Związek Rzemiosła Polskiego
- II. innych podmiotów:
8. Związek Armatorów Polskich
 9. Polska Żegluga Bałtycka
 10. Polska Żegluga Morska
 11. Rem-Service Sp. z o.o.
 12. Unibaltic
 13. Baltramp Shipping Sp. z o.o.
 14. Unity Line Sp. z o.o.
 15. Polskie Linie Oceaniczne
 16. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.
 17. Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o.
 18. Polski Związek Zarządców Statków
 19. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej
 20. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
 21. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
 22. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
 23. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów
 24. Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność
 25. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
 26. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów

pozostałe jednostki (oddzielnie)																	
Saldo ogółem																	
budżet państwa																	
JST																	
pozostałe jednostki (oddzielnie)																	
Źródła finansowania																	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Skutki finansowe zostały wskazane w OSR do projektu ustawy o pracy na morzu.															
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 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa																
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw																
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe																
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa																
	sektor mikro-,																

	małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	Państwa członkowskie UE	Poprawa jakości życia i pracy na statkach.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input 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 elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		

9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
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	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana na bieżąco na podstawie dostępnych statystyk.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
brak		