

MINISTERSTWO
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



Warszawa, dnia 28 czerwca 2016 r.

Nr RCL.DPŚI.555.234/2015
Nr DP.0211.16.2016.AO
Nk 1593/16

Pani Agnieszka Juszczyk
Dyrektor
Departament Prawa Pracy, Rodziny
i Infrastruktury
Rządowe Centrum Legislacji

Szanowna Pani Dyrektor,

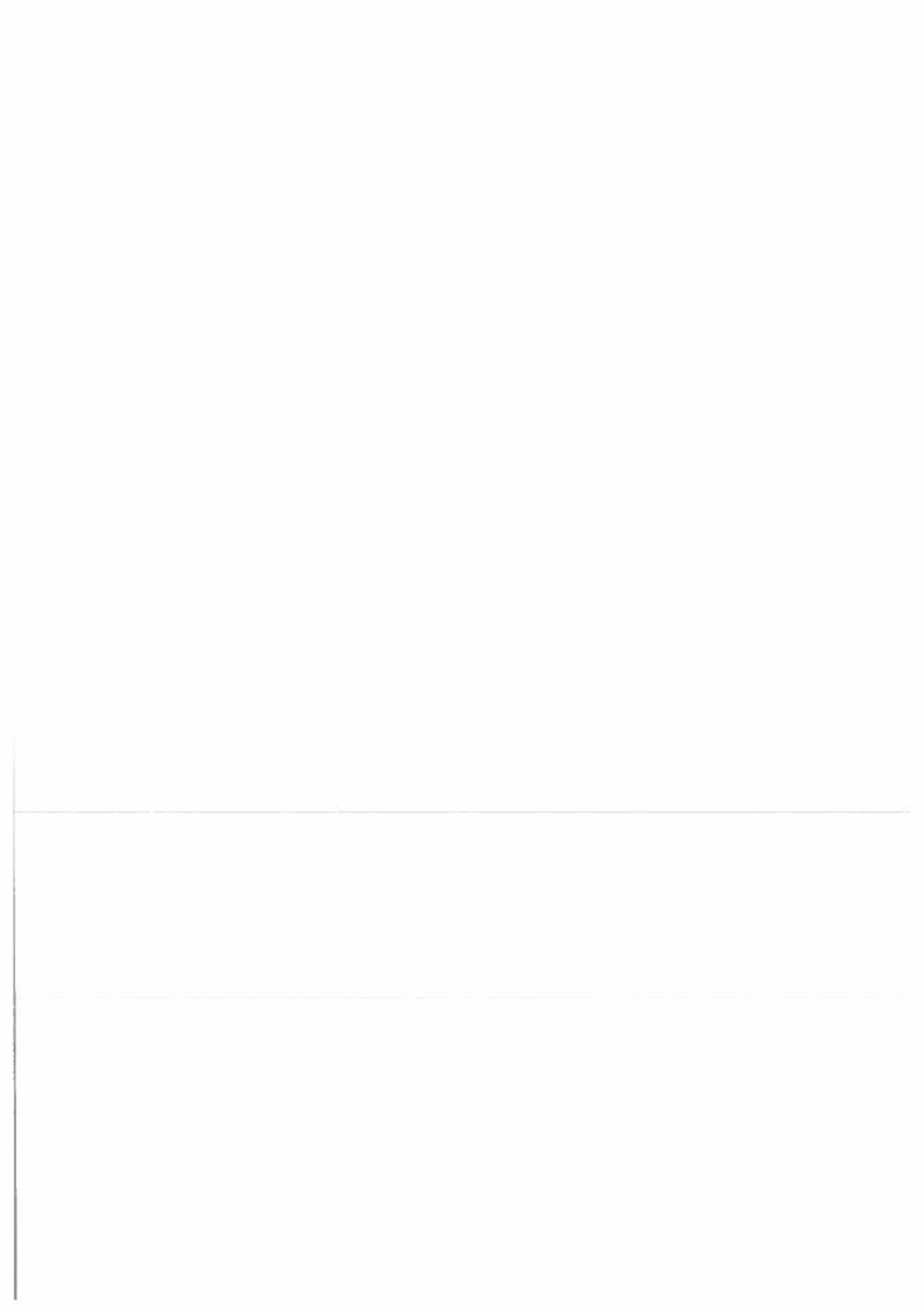
w załączeniu przekazuję projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych* wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR) z uprzejmą prośbą o wyznaczenie terminu rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą w Rządowym Centrum Legislacji.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia został przepracowany stosownie do uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych.

Stosownie do pisma Rządowego Centrum Legislacji z dnia 16 maja 2016 r. (nr RCL.DPŚI.555.234/2015) należy zauważyć, iż została uwzględniona część uwag.

W odniesieniu do pkt 1 przedmiotowego pisma RCL uprzejmie informuję, iż nie zachodzi trudność w wypełnieniu delegacji ustawowej zawartej w art. 110 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. z 2016 r. poz. 281). W projekcie rozporządzenia mają zostać określone szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnienie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, a nie katalog zwolnień lub środków równoważnych. Dlatego w projekcie rozporządzenia określono szczegółowe warunki eksploatacyjne, jakimi są rodzaj odbywanych podróży, ograniczony rejon żeglugi, warunki meteorologiczne, w tym ograniczona wysokość fali lub siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży lub bliskość służb ratowniczych, na podstawie których mogą być zastosowane zwolnienia lub środki równoważne. Przykłady wskazujące natomiast, jak szeroki może być zakres m. in. warunków eksploatacyjnych jachtu, których spełnienie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych zostały przedstawione w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia.

Natomiast w odniesieniu do pkt 2 przedmiotowego pisma RCL dotyczącego przekazywania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kopii certyfikatu zwolnienia jachtu morskiego uprzejmie informuję, iż działanie to spoczywa na dyrektorze urzędu morskiego jako organie terenowym administracji morskiej podległym organowi naczelnemu, tj. ministrowi



właściwemu do spraw gospodarki morskiej i polega jedynie na przesyłaniu organowi naczelnemu informacji o wydanych zwolnieniach bądź udzielonych zgodach – działanie pozostaje w ramach administracji morskiej ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Zal. 1

Z poważaniem,


DYREKTOR
DEPARTAMENTU PRAWNEGO

dr Bartosz Szczurowski

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia 2016 r.

**w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia
i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych**

Na podstawie art. 110 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb zwolnienia jachtu morskiego, zwanego dalej „jachtem”, z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych.

§ 2. 1. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na zastosowanie na jachcie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji, w stosunku do wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy:

- 1) na wniosek armatora jachtu będącego w trakcie budowy lub przebudowy;
 - 2) w przypadku, kiedy cechy konstrukcyjne jachtu istniejącego nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań
- pod warunkiem, że dostarczona dokumentacja potwierdza, że zastosowane środki równoważne będą skuteczne przynajmniej w takim samym stopniu jak określone w przepisach, oraz, w przypadku środków równoważnych dotyczących konstrukcji jachtu lub

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 1909 i 2091).

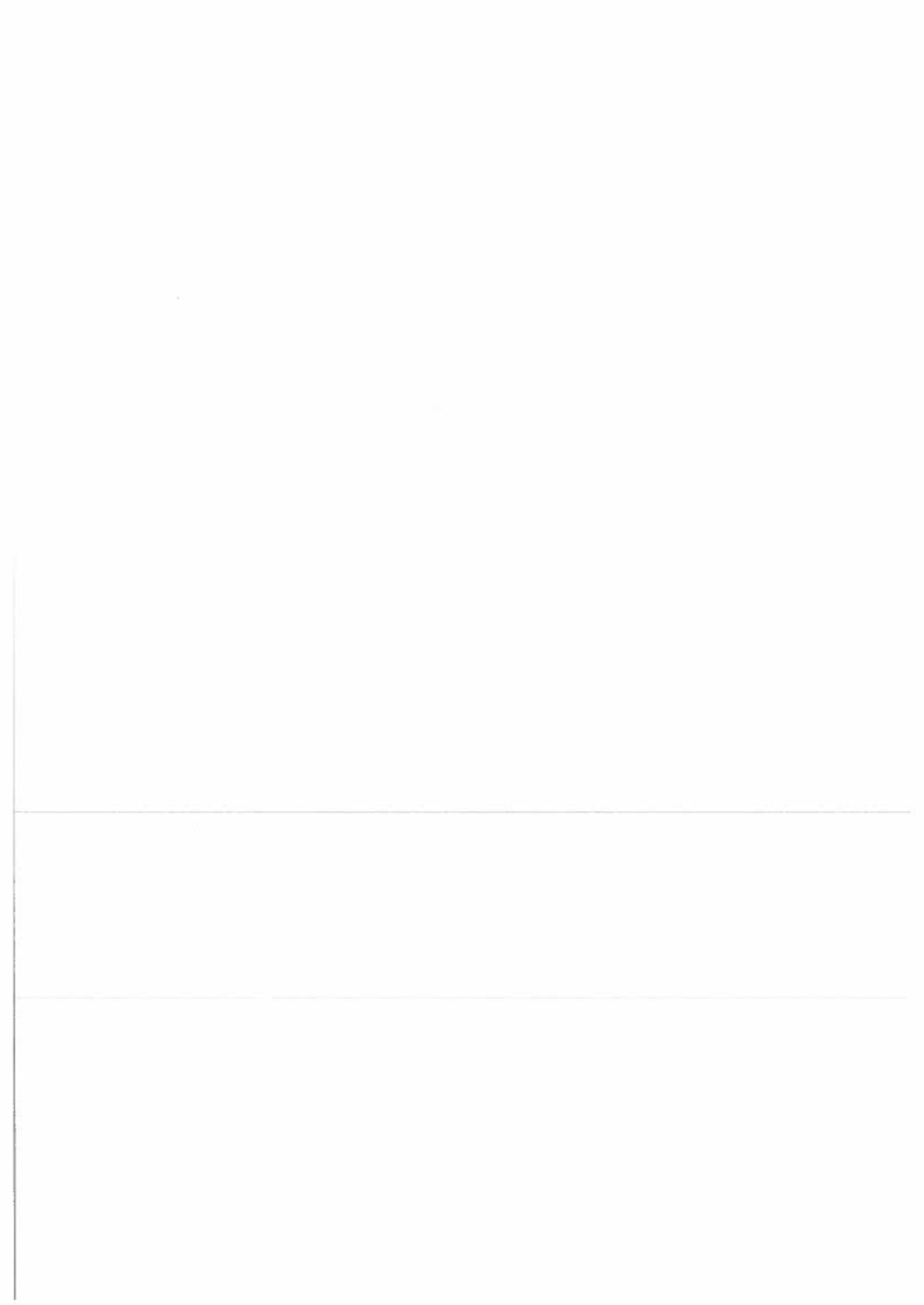
wyposażenia stałego instalowanego na jachcie, jeżeli opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem jest pozytywna.

2. Właściwy dyrektor urzędu morskiego może zwolnić jacht z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy, jeżeli:

- 1) jest to uzasadnione szczególnymi warunkami eksploatacyjnymi jachtu, takimi jak rodzaj odbywanych podróży, ograniczony rejon żeglugi, warunki meteorologiczne, w tym ograniczona wysokość fali lub siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży lub bliskość służb ratowniczych, o ile:
 - a) jacht spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony,
 - b) w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji jachtu lub wyposażenia stałego instalowanego na jachcie, opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem jest pozytywna; lub
- 2) jacht, który nie odbywa podróży w danym rejonie, planuje odbyć w nim jednorazową podróż, o ile:
 - a) spełnione zostaną wymagania bezpieczeństwa wystarczające na podróż, którą jacht ma odbyć,
 - b) zwolnienie będzie dotyczyło jednej podróży; lub
- 3) jacht zostanie trwale wycofany z eksploatacji w ciągu dwóch lat od wejścia w życie odpowiednich wymagań, o ile:
 - a) jacht spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony,
 - b) w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji jachtu lub wyposażenia stałego instalowanego na jachcie, opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem jest pozytywna.

§ 3. 1. W przypadkach, o których mowa w § 2, armator jachtu składa do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty jednostki wniosek o zgodę na zastosowanie na jachcie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub wniosek o zwolnienie jachtu z wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy.

2. Do wniosku dołącza się:



- 1) dokumentację techniczną, o ile jest wymagana;
- 2) opinię podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem, o ile jest wymagana;
- 3) oświadczenie armatora o zamiarze trwałego wycofania jachtu z eksploatacji – w przypadku, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 3.

3. Dopuszcza się złożenie elektronicznej kopii dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, wraz z oświadczeniem armatora, że wersja elektroniczna załączonej dokumentacji jest zgodna z oryginałem w posiadaniu którego jest armator.

§ 4. Weryfikacji spełniania przez jacht wymogów bezpieczeństwa, o których mowa w § 2, dyrektor urzędu morskiego dokonuje podczas inspekcji, o której mowa w art. 20 ust. 1 ustawy.

§ 5. Jacht, który został zwolniony z wymagań lub który otrzymał zgodę na zastosowanie środków równoważnych otrzymuje odpowiedni wpis w karcie bezpieczeństwa lub certyfikat zwolnienia.

§ 6. Dyrektor urzędu morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej kopię karty bezpieczeństwa lub certyfikatu zwolnienia jachtu, który został zwolniony z wymagań lub który otrzymał zgodę na zastosowanie środków równoważnych, lub informację o odmowie zwolnienia jachtu z wymagań lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych, w terminie 7 dni od dnia wydania karty bezpieczeństwa lub certyfikatu zwolnienia, lub decyzji odmownej.

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

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

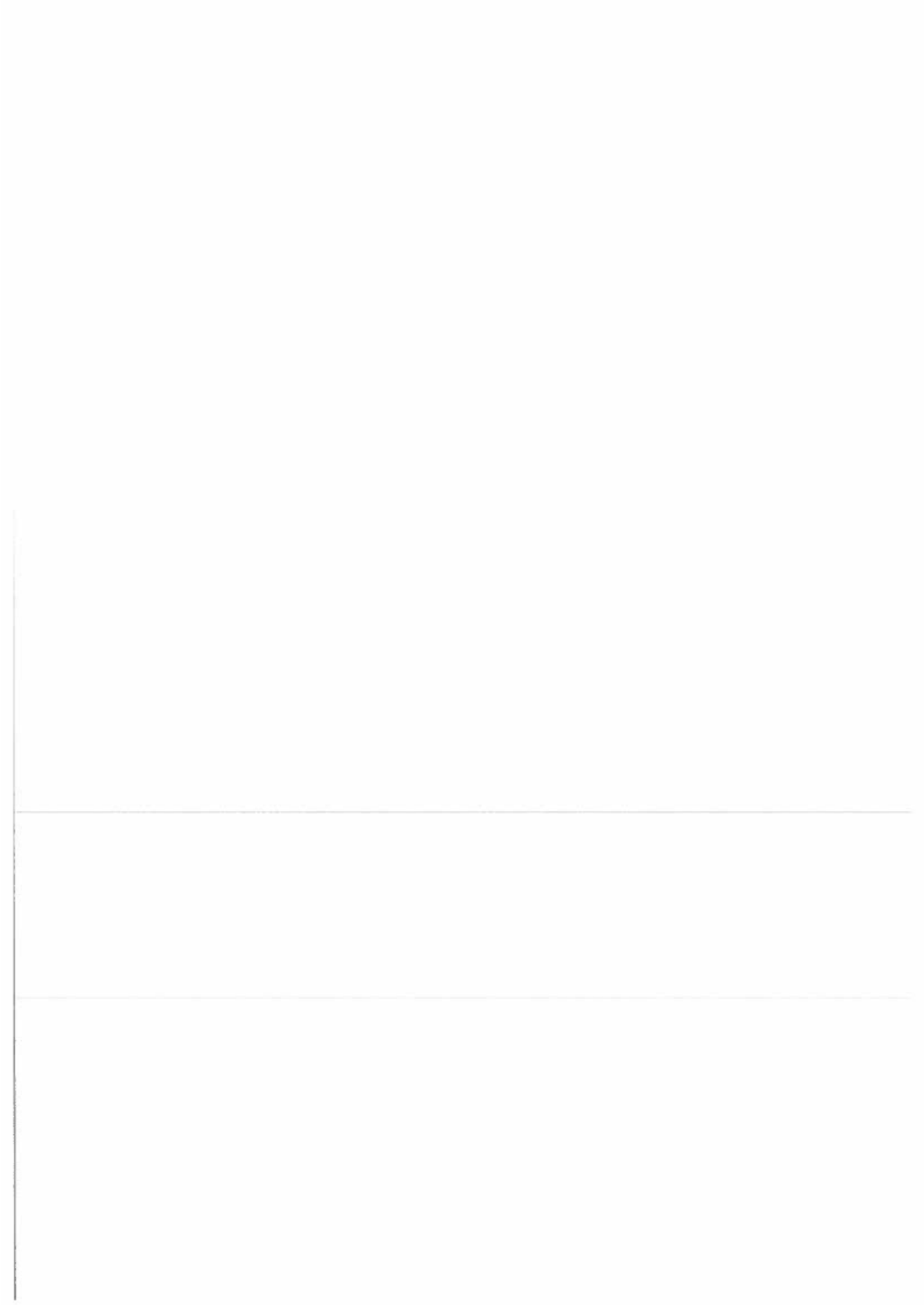
Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażania i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 110 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281), zwanej dalej „ustawą”.

W art. 110 ust. 5 ustawy przewidziano sytuacje, w których dyrektor urzędu może odstąpić od wymagania spełnienia przez jacht morski (zwany dalej „jachtem”) niektórych przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326 i z 2015 r. poz. 1118)). Są to szczególne przypadki podyktowane fizycznym brakiem możliwości instalacji określonych rodzajów wyposażenia lub brakiem praktycznego uzasadnienia dla konieczności spełnienia tych wymagań, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa jachtu. § 2 rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 110 ust. 7 ustawy, szczegółowo określa takie sytuacje. Do przypadków, w których dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na zastosowanie na jachcie środków równoważnych, należą m.in. sytuacje, gdy:

- armator jachtu będącego w trakcie budowy lub przebudowy zwróci się z wnioskiem o zastosowanie na jachcie środków równoważnych,
- cechy konstrukcyjne jachtu nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań, w szczególności w odniesieniu do jachtów o nowatorskich rozwiązaniach.

Do przypadków, w których dyrektor urzędu morskiego może zwolnić jacht morski z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy należą sytuacje, w których zwolnienie ma uzasadnienie ze względu na szczególne warunki eksploatacyjne jachtu, takie jak rodzaj odbywanych podróży, ograniczony rejon żeglugi, sprzyjające warunki meteorologiczne, w tym ograniczona wysokość fali, siła wiatru, ograniczony sezon eksploatacji, rejsy odbywające się wyłącznie w porze dziennej, ograniczony czas podróży bądź bliskość służb ratowniczych, o ile:

- jacht spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony, a w przypadku zwolnień dotyczących konstrukcji jachtu lub wyposażenia stałego instalowanego na jachcie, opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem jest pozytywna,



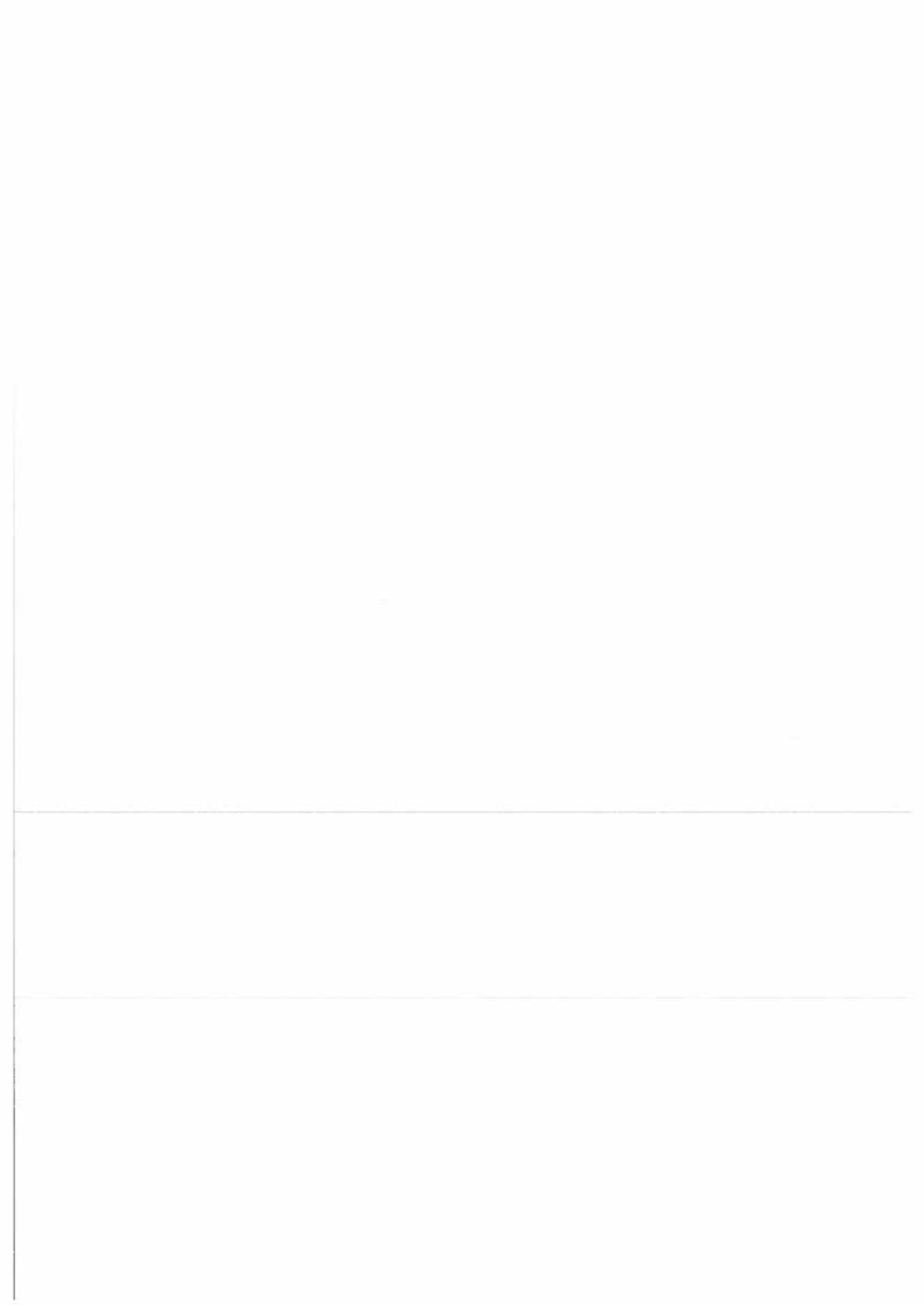
- jacht, który nie odbywa podróży w danym rejonie, planuje odbyć w nim jednorazową podróż,
- jacht zostanie trwale wycofany z eksploatacji w ciągu dwóch lat po terminie wdrożenia odpowiednich wymagań.

Dwuletni przedział czasowy zastosowano wzorując się na przepisach rozdziału V Konwencji SOLAS, takich jak правило 19.2.2.4.4 (dot. wyposażenia statku w System Automatycznej Identyfikacji), правило 19.2.2.11 (dot. wyposażenia statku w system ECDIS), правило 20.2.3 (dot. wyposażenia statku w rejestrator danych z podróży), które przewidują możliwość zwolnienia statku ze stosowania niektórych wymogów Konwencji pod warunkiem stałego wycofania statku z eksploatacji w ciągu dwóch lat od wejścia w życie odpowiednich wymagań.

W rozporządzeniu nie zamieszczono katalogu warunków eksploatacyjnych jachtu, których spełnienie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych ze względu na ich szeroki zakres i bardzo dużą kombinację ograniczeń, np.

- rejon żeglugi 1, żegluga przy sile wiatru do 4°B, żegluga całodobowa, przy stanie morza 3 należy pływać z prędkością wypornościową,
- rejon żeglugi 1, żegluga przy sile wiatru do 6°B, pora dzienna, z wyłączeniem okresów zalodzenia,
- rejon żeglugi 2, żegluga przy sile wiatru do 6°B, żegluga całodobowa,
- rejon żeglugi 2, żegluga przy sile wiatru do 4°B, żegluga całodobowa,
- rejon żeglugi 2, żegluga przy sile wiatru do 6°B, żegluga dzienna,
- rejon żeglugi 2, żegluga przy sile wiatru do 6°B włącznie, żegluga całodobowa, przy wysokości fali do 2 m,
- rejon żeglugi 3, żegluga przy sile wiatru do 8°B włącznie, żegluga całodobowa, przy wysokości fali do 4 m,
- rejon żeglugi 3, żegluga przy sile wiatru do 8°B, żegluga całodobowa, z wyłączeniem okresów zalodzenia,
- rejon żeglugi 3, żegluga przy sile wiatru do 8°B włącznie, żegluga całodobowa, przy wysokości fali do 2 m,
- rejon żeglugi 4, żegluga całodobowa.

Należy dodać, że zwolnienie z wymagań w zakresie wyposażania i konstrukcji lub zgoda na zastosowanie środków równoważnych możliwe są pod warunkiem spełnienia wymogów bezpieczeństwa wystarczających do uprawiania żeglugi oraz, w niektórych przypadkach, uzyskania pozytywnej opinii podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem.



Niemniej jednak preferowane jest w pierwszej kolejności zastosowanie rozwiązań równoważnych. Podkreślić należy, że warunkiem wydania każdego zwolnienia lub zgody na zastosowanie środków równoważnych jest zapewnienie, że jacht może bezpiecznie uprawiać żeglugę w określonych warunkach .

W § 3–5 projektu rozporządzenia określono tryb zwolnienia albo wyrażenia zgody przez dyrektora urzędu morskiego na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu. Zgodnie z art. 110 ust. 5 ustawy zwolnienie lub wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji jachtu następuje na wniosek armatora. W § 3 ust. 2 projektu rozporządzenia określono dokumenty, które muszą być dołączone do wniosku armatora. W celu upewnienia się, że jacht spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony, dyrektor urzędu morskiego przeprowadza na jachcie inspekcje o których mowa w art. 20 ust. 1 ustawy. W przypadku spełnienia wszystkich wymaganych warunków jacht otrzymuje odpowiedni wpis w karcie bezpieczeństwa jachtu lub certyfikat zwolnienia. Wzór certyfikatu zwolnienia określony jest w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313).

Kopię certyfikatu zwolnienia lub karty bezpieczeństwa otrzymuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w ramach nadzoru nad funkcjonowaniem urzędów morskich (§ 6 projektu rozporządzenia).

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597). Nie istnieje również konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Paweł Brzezicki – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Julita Osadowska, Główny Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, MGMiŻŚ, tel. 22 583 85 97, julita.osadowska@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16.10.2015 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: 580</p>
--	---

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Procedowanie projektu wynika z konieczności realizacji delegacji zawartej w art. 110 ust. 7 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (dalej: „ustawy”). Art. 110 ustawy zawiera przepisy umożliwiające wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji na jachtach morskich, których cechy konstrukcyjne nie pozwalają na zastosowanie wszystkich wymagań określonych rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326 i z 2015 r. poz. 1118), lub zwolnienie jachtów morskich z konieczności spełniania niektórych wymagań. W przypadkach uzasadnionych szczególnymi warunkami eksploatacyjnymi jachtu. Projekt rozporządzenia doprecyzowuje szczegółowe warunki i tryb wydawania takich zwolnień lub zgody na zastosowanie środków równoważnych, mając na uwadze konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa jachtu.

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

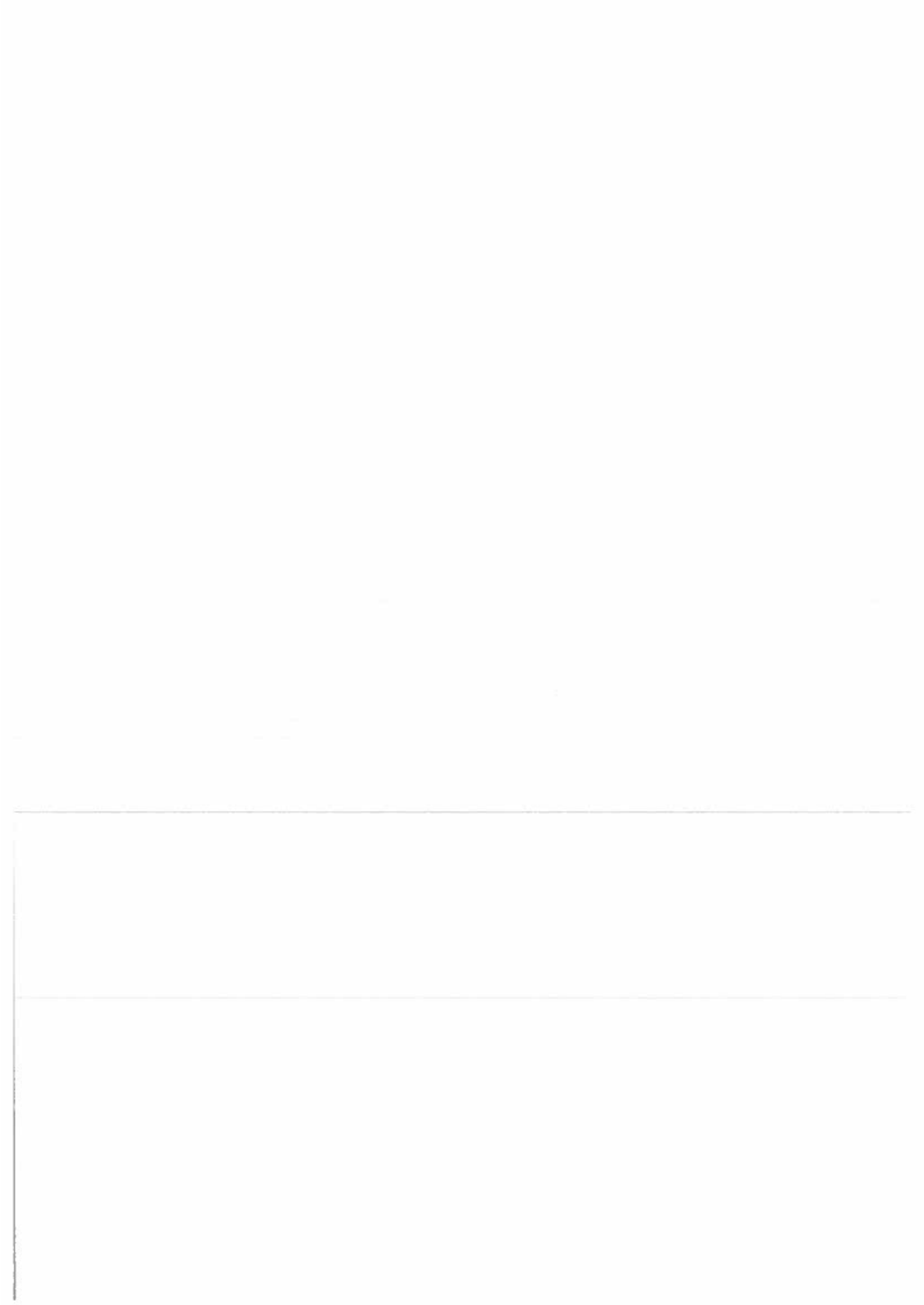
Projekt rozporządzenia określa warunki i tryb wydawania zwolnień lub zgody na zastosowanie środków równoważnych w taki sposób, aby nie wpłynęło to negatywnie na poziom bezpieczeństwa jachtu. Dla zapewnienia tego celu przede wszystkim przeprowadzana będzie weryfikacja, czy jacht spełnia wymogi bezpieczeństwa wystarczające do uprawiania żeglugi, do której jest przeznaczony, z wykorzystaniem dokumentacji technicznej, opinii podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem i inspekcji jachtu.

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

Nie wypracowano jednolitych rozwiązań w sprawie zwolnienia z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych na jednostkach niepodlegających konwencji międzynarodowym, do jakich należą jachty. W związku z powyższym każde państwo może ustanowić własny system zwolnień jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowań środków równoważnych mając na uwadze cechy konstrukcyjne jachtu morskiego oraz warunki żeglugi jachtu specyficzne dla danego akwenu. Nie ma jednolitego podejścia państw członkowskich UE w przedmiotowym zakresie. W związku z powyższym proponowane rozwiązanie jest dostosowane do polskich obszarów morskich oraz rodzajów żeglugi uprawianych przez jachty o polskiej przynależności. Te rozwiązania są podobne do rozwiązań zastosowanych w przypadku statków konwencyjnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pracownicy administracji morskiej w których zakres obowiązków wchodzi sprawy z zakresu inspekcji państwa bandery	28 inspektorów państwa bandery, 2 pracowników administracyjnych oraz ok. 10 innych pracowników administracji morskiej wykonujących zadania związane z inspekcją państwa flagi	Urzędy morskie, dane własne MGMiŻŚ	Konieczność uwzględnienia przepisów rozporządzenia przy przeprowadzaniu inspekcji państwa bandery
Podmioty sprawujące nadzór techniczny nad jachtami	Polski Rejestr Statków oraz Polski Związek Żeglarski	Dane własne MGMiŻŚ	Wydawanie opinii dot. zasadności wydania przez dyrektora urzędu morskiego zwolnienia lub zgody na zastosowanie środków równoważnych



Właściciele, armatorzy, kapitanowie i załogi jachtów	ok. 800 jachtów	Dane własne MGMIŻS	Możliwość uzyskania dla jachtu zwolnienia z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zgody na zastosowanie środków równoważnych
--	-----------------	--------------------	---

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

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia przesłano do:

- I. partnerów społecznych, na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029):
 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:
 1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku
 2. Polski Związek Żeglarski
 3. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych
 4. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS
 5. Akademia Kusznierewicza
 6. Mazowiecki Klub Żeglarski
 7. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”
 8. Gdańska Federacja Żeglarska.

Szczegółowe informacje na temat wyników konsultacji zostały zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

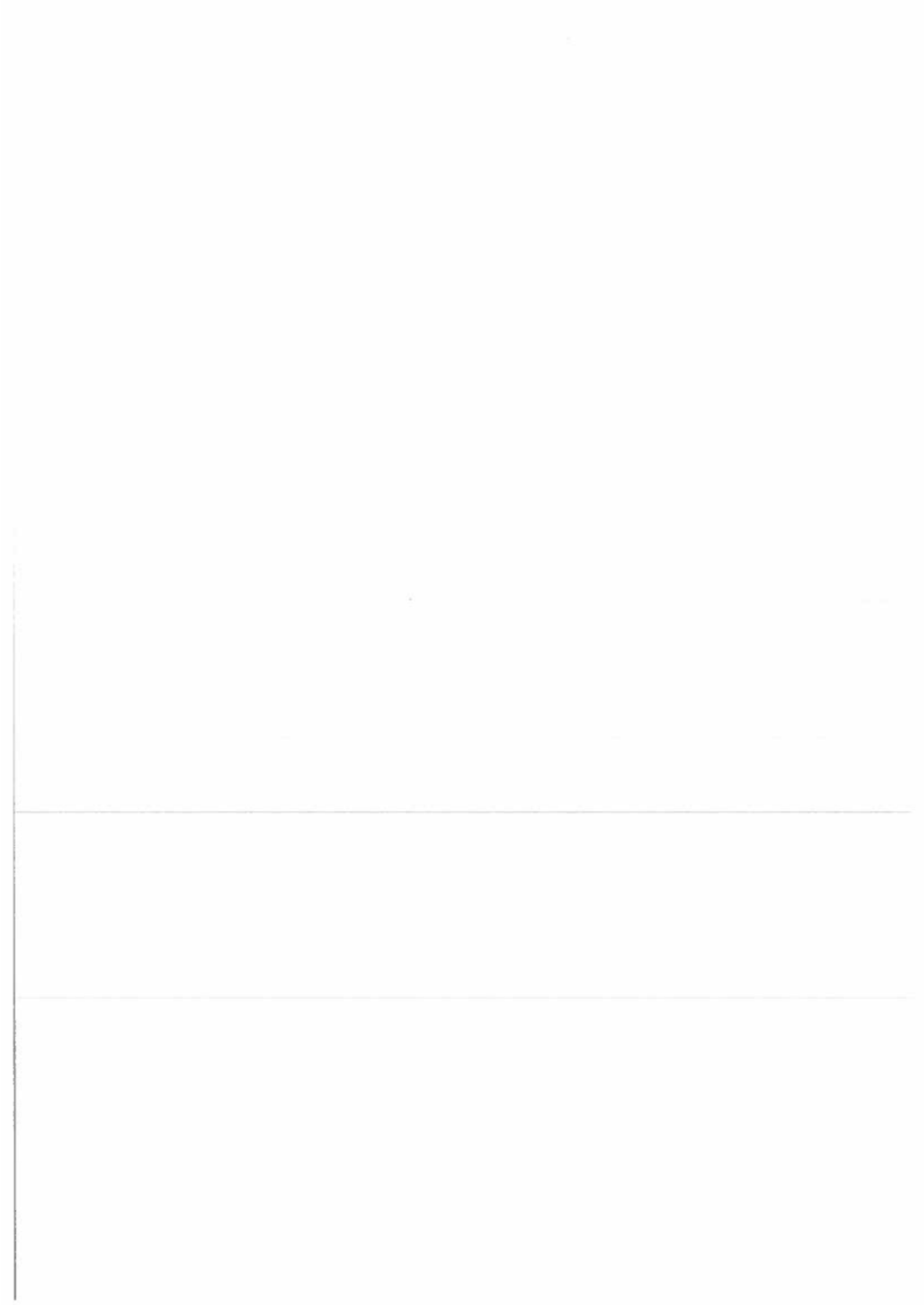
6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-

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	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
Niemierzalne	Załogi statków o obcej przynależności i o polskiej przynależności	-	-	-	-	-	-	-

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

-

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

-

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

-

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Dyrektorzy urzędów morskich będą mieli możliwość wydawania w uzasadnionych przypadkach zgody na zastosowanie środków równoważnych lub zwolnień z wymagań w zakresie konstrukcji i wyposażenia od chwili wejścia w życie rozporządzenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Monitoring będzie odbywać się na bieżąco poprzez analizę przyczyn odnotowanych wypadków morskich.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1537.2015 / 2 / ar

KANCELARIA GŁÓWNA
MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

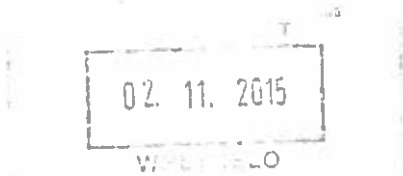
Wpłynęło dnia
2015 -10- 30

Nr pisma
2072/1615

Warszawa 29 października 2015 r.

DTM
DOKŁAD 2015 V
BUREAU MINISTRE
Marek Magdałena Boni.

dot.: DTM.I.0210.4.2.2015.AG.1 NK:284462 z dn. 20.10.2015 r.



Pani
Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

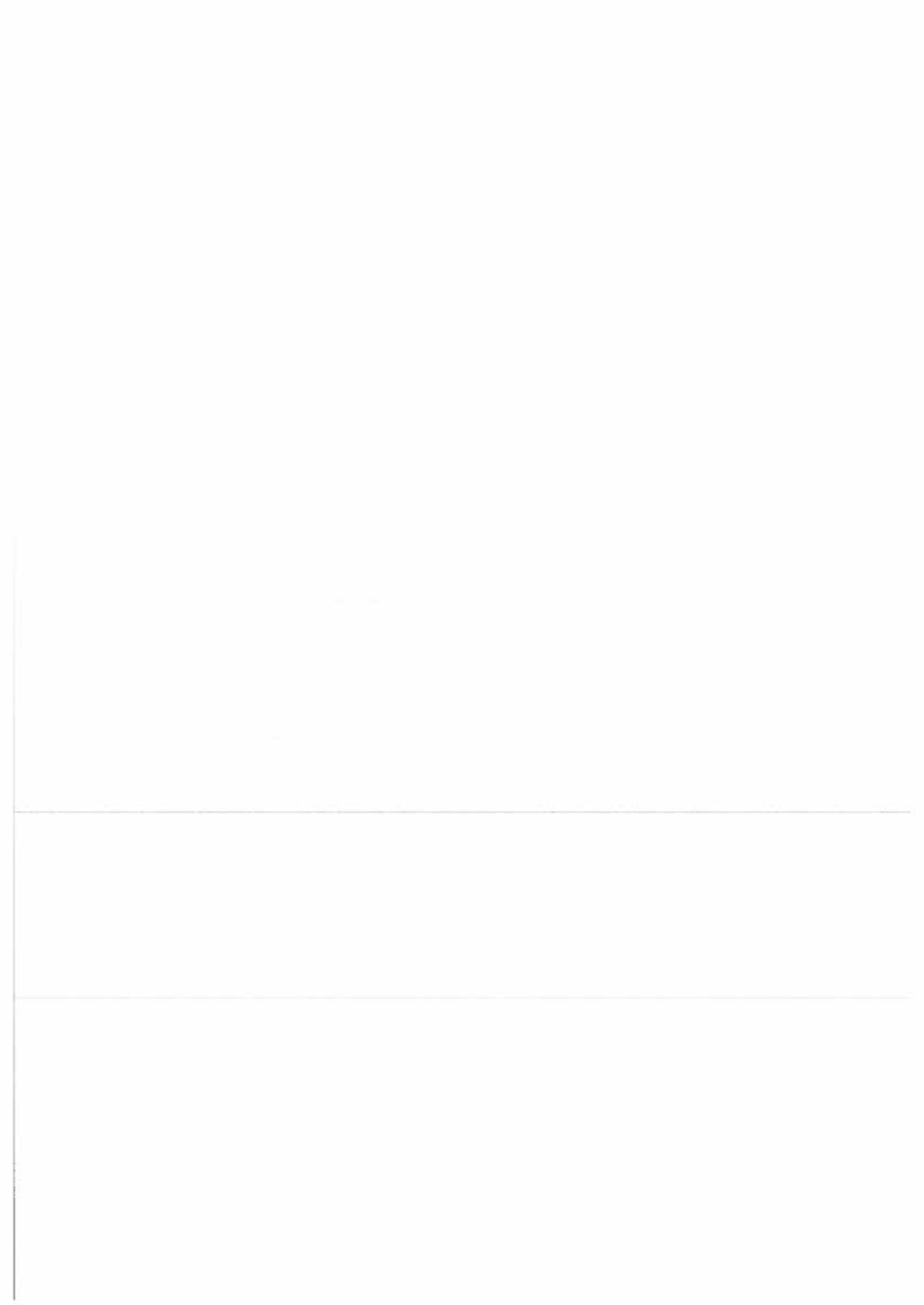
Z poważaniem

Do wiadomości:
Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

SECRETARZ RZĄDU
Maciej Berek

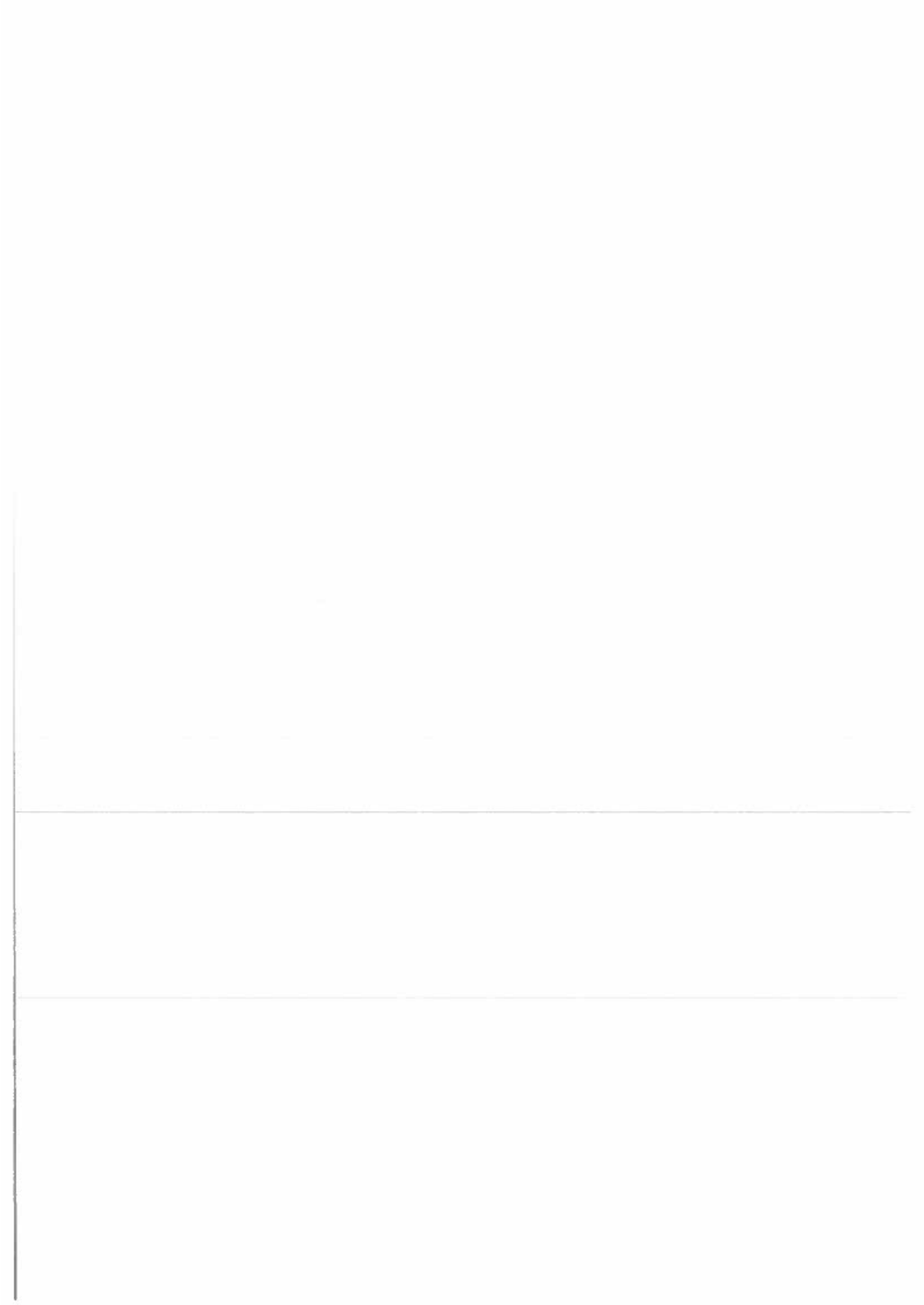
WPLYNELO
BM
NK 2072/1615 dnia 30.10.2015
hs

DTM
Złene
0211/15

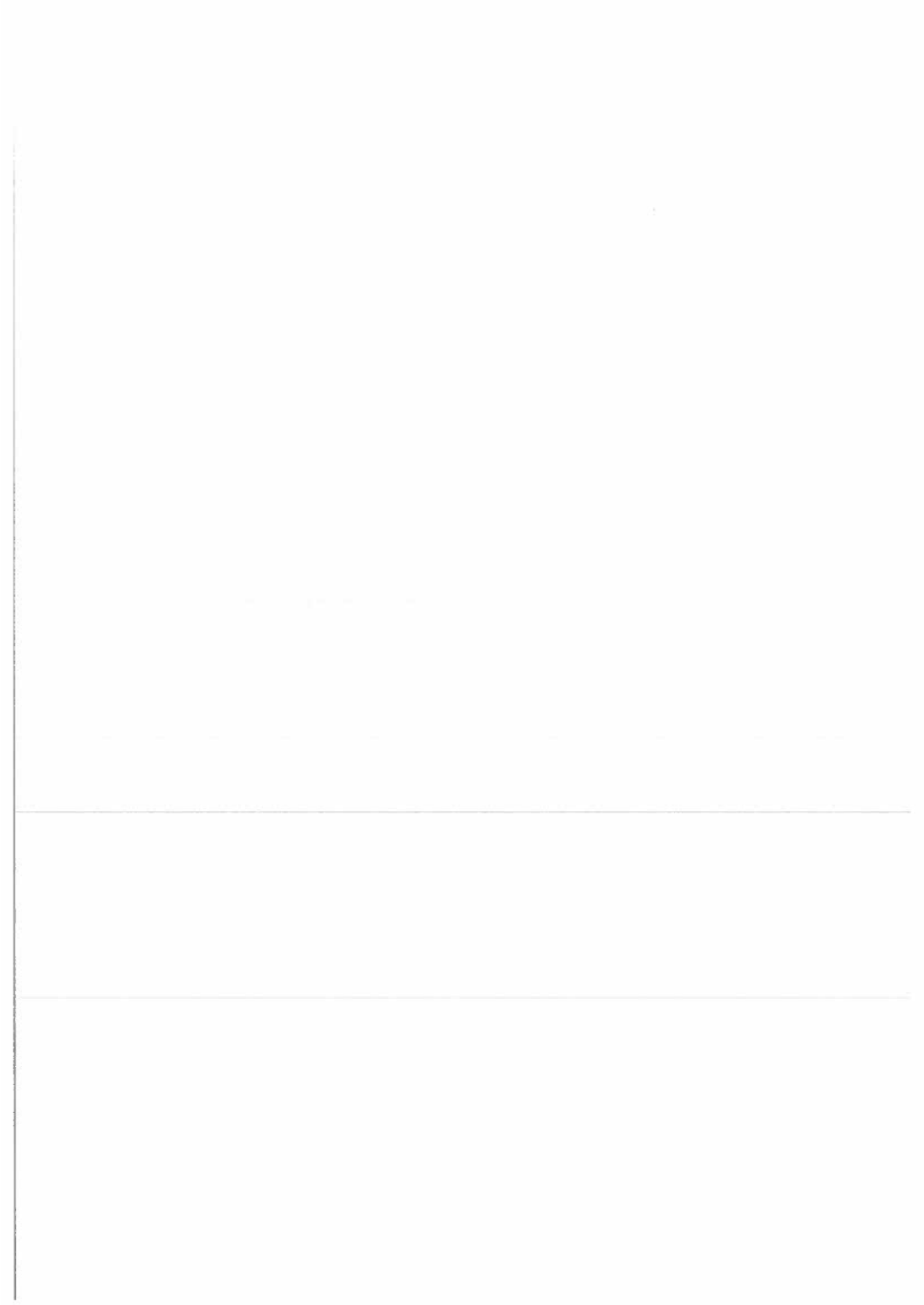


RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

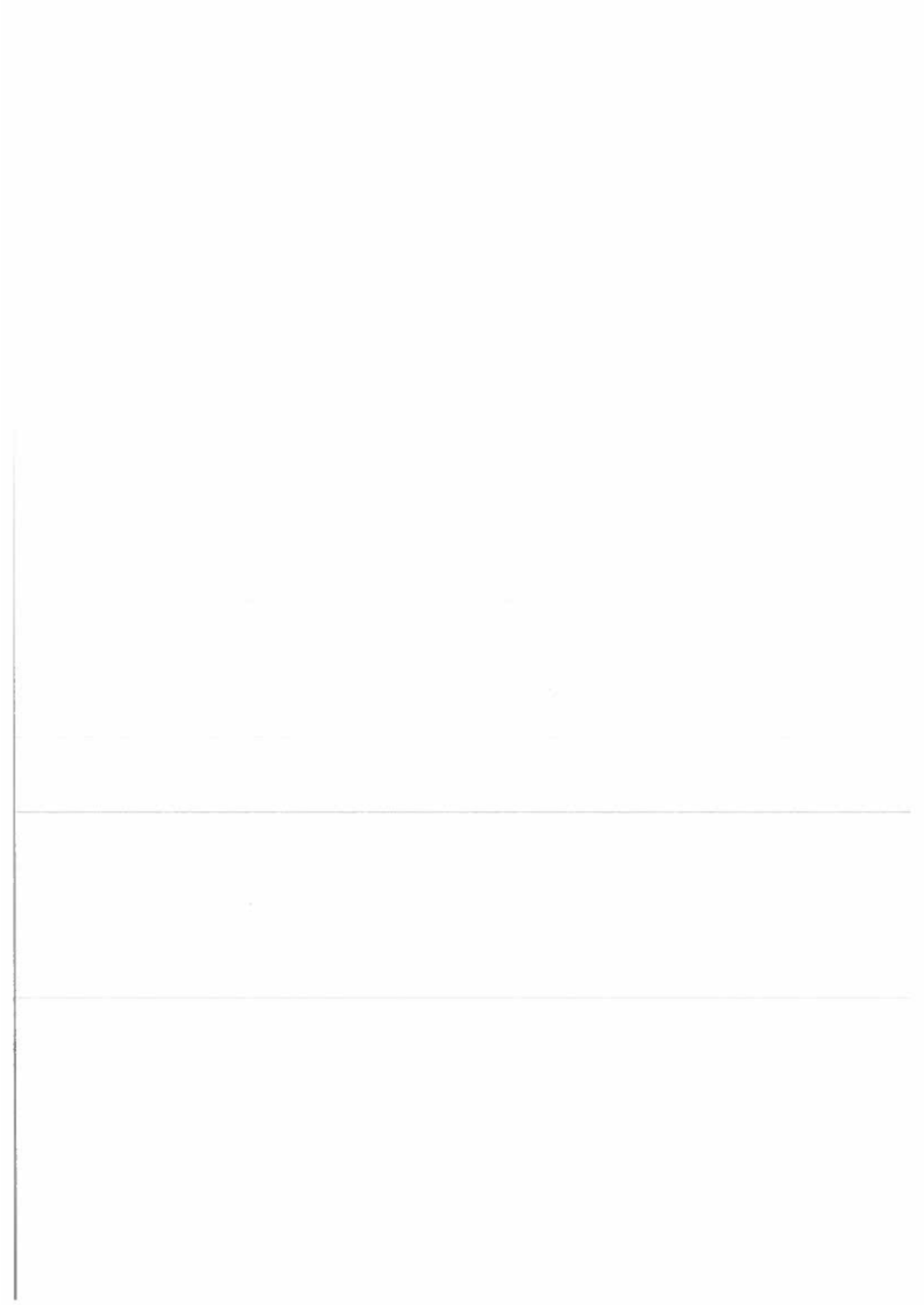
Tytuł projektu	Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie jachtu morskiego z wymaganiami w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych		
Termin uzgodnień międzyresortowych	20 października - 4 listopada 2015 r. (pismo MiJR z dnia 20 października 2015 r., znak: DTM.1.0210.4.2.2015.AG.1)		
Obszar proponowanych zmian	Zgłaszający	Propozycja zmiany	Wynik uzgodnień
Projekt Rozporządzenia	Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych (pismo z dnia 3 listopada 2015 r.)	Należy określić jachtu morskie, których rozporządzenie miało by dotyczyć	Uwaga nieuwzględniona – w § 1 projektu Rozporządzenia zapisano, że określa ono szczegółowe warunki i tryb zwolnienia jachtu morskiego, zwanego dalej „jachtem”, z wymaganiami określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, lub wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji oraz szczegółowe warunki eksploatacyjne, których spełnianie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych. Przepisy wydane na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy, tj. rozporządzenie MTBIGM z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachtu morskie (Dz. U. z 2012 r., poz. 326 z późn. zm.) zawiera, w § 2 podają katalog wyłączeń, a zatem wiadomo, których jachtów przedmiotowy projekt rozporządzenia nie dotyczy.
	Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych	Należy określić sposób przeprowadzania (terminy, tryb i zakres) inspekcji i audytów.	Uwaga nieuwzględniona – w fazie uzgodnień z RCL (komisja prawnicza) jest projekt rozporządzenia MGMIŻS w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa



			<p>jachtu morskiego, które określa ramy czasowe, tryb i zakres inspekcji jachtów morskich</p>
<p>Słownictwo Armatorów Jachtowych</p>	<p>Polski Związek Żeglarski (pismo z dnia 3 listopada 2015 r. L.dz. PZ/ 1058M/2015)</p>	<p>Konsultowane rozporządzenie dotyczy szczegółów zapisów w dokumentach bezpieczeństwa polskich jachtów morskich (tzw. „karty bezpieczeństwa”). Nie można ustalać szczegółów zapisów w dokumencie, którego wzoru, sposobu wystawiania a nawet nazwy nie określają żadne obowiązujące przepisy prawa.</p> <p>Niezrozumiały jest przepis § 2 ust. 2 stanowiący, że właściwy dyrektor urzędu morskiego może w uzasadnionych przypadkach zwolnić jacht z wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przepis ten umożliwia zbyt duży zakres ingerencji w konstrukcję jachtu i jego wyposażenie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – w fazie uzgodnień z RCL (komisja prawnicza) jest projekt rozporządzenia MGMIŻS w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego, które określa wzór karty bezpieczeństwa oraz tryb wystawiania.</p> <p>Uwaga uwzględniona częściowo – Przedstawiono § 2. Nowe brzmienie wskazuje, że właściwy dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na zastosowanie na jachcie środków równoważnych w zakresie wyposażenia i konstrukcji, w stosunku do wymagań określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy</p> <ul style="list-style-type: none"> - na wniosek armatora jachtu będącego w trakcie budowy lub przebudowy - w przypadku, kiedy cechy konstrukcyjne jachtu istniejącego nie pozwalają na zastosowanie tych wymagań, w obu przypadkach pod warunkiem, że dostarczona dokumentacja potwierdza, że zastosowane środki równoważne będą skuteczne przynajmniej w takim samym stopniu jak określone w przepisach, oraz w przypadku środków równoważnych dotyczących konstrukcji jachtu lub wyposażenia stałego instalowanego na jachcie, jeżeli opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem jest pozytywna.



Ocena Skutków Regulacji	Brak uwag	
Podsumowanie uzgodnień		
<p>Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową, nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.</p> <p>W ramach konsultacji publicznych żadna z osób prywatnych nie złożyła „Zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem”. Odniesienie do uwag zgłoszonych w przedmiotowym wniosku zostało opisane szczegółowo w przedmiotowym raporcie. Innych zgłoszeń zainteresowania pracami nad projektem wniesionych w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa nie było.</p>		



RAPORT Z UZGODNIENI MIEDZYRESORTOWYCH

<p>Tytuł projektu</p>	<p>Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych</p>		
<p>Termin uzgodnień międzyresortowych</p>	<p>20 października-4 listopada 2015 r. (pismo MiR z dnia 20 października 2015 r., znak: DTM.I.0210.4.2.2015.AG.1)</p>		
<p>Obszar proponowanych zmian</p> <p>Projekt Rozporządzenia</p>	<p>Zgłaszający</p> <p>Minister Administracji i Cyfryzacji (DP, WL.0210.1415.2015)</p>	<p>Propozycja zmiany</p> <p>Doprecyzowanie § 3 ust. 2-2 uwagi na możliwość przekazywania wniosku drogą elektroniczną, w projektowanym § 3 ust. 2 pkt 1 i 2 proponuje się dopuścić możliwość przedłożenia również kopii dokumentu. Pozwoli to na przekazanie wnioski wraz z załącznikami w postaci elektronicznej, również w sytuacji, gdy dokumentacja techniczna lub opinia podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem nie została wydana w postaci elektronicznej lub jej uzyskanie w postaci elektronicznej byłoby znacznie utrudnione.</p>	<p>Wynik uzgodnień</p> <p>Uwaga uwzględniona – dopisano w § 3 ust. 3 pozwalający na przesłanie elektronicznej kopii dokumentów, o których mowa w §3 ust. 1 i 2.</p>
	<p>Rządowe Centrum Legislacji (RCL.DPŚI.555.234/2015, 03.11.2015)</p>	<p>Należy tak szczegółowo określić zarówno warunki i tryb zwolnienia jachtu z obowiązku spełniania wymagań oraz wyrażenia zgody na zastosowanie środków równoważnych oraz określić warunki eksploatacyjne, których spełnienie uzasadnia zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, aby na podstawie przepisów projektowanego rozporządzenia można było:</p> <ul style="list-style-type: none"> - określić, które rozwiązania będzie zastosowane w przypadku jachtu 	<p>Uwaga uwzględniona częściowo – nie można określić standardowych warunków eksploatacyjnych, które uzasadniają zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, z uwagi na szeroki zakres jachtów morskich, których przepis dotyczy (głównie warunków hydrometeorologicznych przy których mogą one bezpiecznie uprawiać żeglugę, wysokości fali czy rejonu żeglugi). Bardziej szczegółowe wyjaśnienie zawarto w uzasadnieniu.</p>

	<p>niespełniającego określonych wymagań - ustalić jednoznacznie, jakie są warunki eksploatacyjne uzasadniające zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych (np. konkretna wysokość fali)</p>	<p>Przepis ten umożliwia utrzymanie jachtu morskiego na tym samym poziomie bezpieczeństwa przy zastosowaniu rozwiązań innych niż wymagane przepisami określonymi w art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U z 2016 r. poz. 281)</p>
<p>RCL</p>	<p>Należy przepracować przepis § 2 ust. 2 projektu, gdyż uzależnia on zastosowanie zwolnienia jachtu z wymagań od wcześniejszej oceny czy było możliwe zastosowanie środków równoważnych. Zgodnie z ustawą, zwolnienie jachtu morskiego z obowiązku spełnienia wymagań, jak i wyrażenie zgody na zastosowanie środków równoważnych, wydają się być rozwiązaniami alternatywnymi.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo – nie można określić standardowych warunków eksploatacyjnych, które uzasadniają zastosowanie zwolnień lub środków równoważnych, z uwagi na szeroki zakres jachtów morskich, których przepis dotyczy (głównie warunków hydrometeorologicznych przy których mogą one bezpiecznie uprawiać żeglugę, wysokości fali czy rejonu żeglugi). Bardziej szczegółowe wyjaśnienie zawarto w uzasadnieniu.</p> <p>Przepis ten umożliwia utrzymanie jachtu morskiego na tym samym poziomie bezpieczeństwa przy zastosowaniu rozwiązań innych niż wymagane przepisami określonymi w art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U z 2016 r. poz. 281)</p>
<p>RCL</p>	<p>Należy dostosować przepis § 2 ust. 1 do brzmienia art. 110 ust. 7 ustawy oraz § 1 projektowanego rozporządzenia</p>	<p>Uwaga uwzględniona - dostosowano przepis § 2 ust. 1 do brzmienia art. 110 ust. 7 ustawy oraz § 1 projektowanego rozporządzenia poprzez dopisanie zakresu, w którym możliwa jest zgoda na zastosowanie środków równoważnych.</p>

	RCL	<p>Należy usunąć § 4, gdyż art. 20 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U z 2016 r. poz. 281) stanowi, że inspekcja doraźna może być prowadzona również z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo jachtu</p>	<p>Uwaga uwzględniona - preredagowano zapis wskazując, że weryfikacja spełniania przez jacht wymogów bezpieczeństwa odbywa się podczas przeprowadzanej przez dyrektora urzędu morskiego inspekcji.</p>
	RCL	<p>Należy usunąć § 6 dotyczący przekazywania ministrowi kopii karty bezpieczeństwa lub certyfikatu zwolnienia jachtu morskiego gdyż wykracza on poza upoważnienie ustawowe</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – działanie to spoczywa na dyrektorze urzędu morskiego jako organie terenowym administracji morskiej podległym organowi naczelnemu – tj. ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej i polega jedynie na przesyłaniu organowi naczelnemu informacji o wydanym zwolnieniu bądź udzielonych zgodach – działanie pozostaje w ramach administracji morskiej.</p>
	<p>Kancelaria Prezesa Rady Ministrów (DKRM.ZK.141.426(2).2015 DKRM.ZK.141.427(2).2015 29.10.2015)</p>	<p>Należy szerzej omówić kryteria uznania okresu 2 lat do planowanego końca eksploatacji jachtu morskiego, jako przedziału czasowego, w którym możliwe będzie zwolnienie z wymagań w zakresie konstrukcji i wyposażenia</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo – dwuletni przedział czasowy zastosowano wzorem zapisów Rozdziału V Konwencji SOLAS „Bezpieczeństwo żeglugi”, które przewidują zwolnienia statków od stosowania wymogów pod warunkiem stałego wycofania statku z eksploatacji w ciągu dwóch lat po terminie wejścia w życie odpowiednich wymagań. Bardziej szczegółowe wyjaśnienie zawarto w uzasadnieniu.</p>
<p>Ocena Skutków Regulacji</p>	<p>KPRM (DKRM.ZK.141.426(2).2015 DKRM.ZK.141.427(2).2015 29.10.2015</p>	<p>Należy uzupełnić o przedstawienie doświadczeń międzynarodowych w zakresie zwolnień jachtów morskich z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo - Nie wypracowano jednolitych rozwiązań w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych jednostkom niepodlegającym</p>

	KPRM	<p>Należy uzupełnić o przedstawienie przewidywanej liczby jednostek, które nie spełniają wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji</p>	<p>konwencjom międzynarodowym, do jakich należą jachty. Kwestie te nie są uregulowane w przepisach międzynarodowych ani unijnych. W związku z powyższym każde państwo może ustanowić własny system zwolnień jachtu morskiego z wymaganą w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych mając na uwadze cechy konstrukcyjne jachtu morskiego oraz warunki żeglugi jachtu specyficzne dla danego akwenu. Nie ma jednolitego podejścia państw członkowskich UE w przedmiotowym zakresie. W związku z powyższym proponowane rozwiązanie jest dostosowane do polskich obszarów morskich oraz rodzajów żeglugi uprawianych przez jachty o polskiej przynależności. Te rozwiązania są podobne do rozwiązań zastosowanych w przypadku statków konwencyjnych. Do chwili obecnej nie było przepisów pozwalających na zwolnienie jednostek niekonwencyjnych z wymaganą w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych. Niemniej jednak te rozwiązania wprowadzą ułatwienie dla armatorów w zakresie uprawianej żeglugi.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona - Nie wypracowano jednolitych rozwiązań w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymaganą w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych jednostkom niepodlegającym konwencjom międzynarodowym, do jakich należą jachty. Kwestie te nie są uregulowane w przepisach międzynarodowych ani unijnych. W związku z powyższym każde państwo może ustanowić własny system zwolnień jachtu</p>
--	------	---	--

			<p> morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowań środków równoważnych mając na uwadze cechy konstrukcyjne jachtu morskiego oraz warunki żeglugi jachtu specyficzne dla danego akwenu. Nie ma jednolitego podejścia państw członkowskich UE w przedmiotowym zakresie. W związku z powyższym proponowane rozwiązanie jest dostosowane do polskich obszarów morskich oraz rodzajów żeglugi uprawianych przez jachty o polskiej przynależności. Te rozwiązania są podobne do rozwiązań zastosowanych w przypadku statków konwencyjnych. Do chwili obecnej nie było przepisów pozwalających na zwolnienie jednostek niekonwencyjnych z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych. Niemniej jednak te rozwiązania wprowadzą ułatwienie dla amatorów w zakresie uprawianej żeglugi. </p>
--	--	--	---

Podsumowanie uzgodnień

Minister Finansów (pismem znak: PG4.021.82.2015 z dnia 29 października 2015 r.) nie zgłosił uwag do projektu.
Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej (pismem znak: DP.0331.146.2015.2 z dnia 27 października 2015 r.) nie zgłosił uwag do projektu.
Prezes Prokuratury Generalnej (pismem znak (KR-51-575/15/Z\$P, DOP/L/3536/15, 30.10.2015 r.) nie zgłosił uwag do projektu.

Minister Spraw Zagranicznych (pismem nr DPUE.920.1537.2015/2/ar z dnia 29.10.2015) uznał, że projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem UE.

