

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 17 stycznia 2012 r.

**w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych
jachtów morskich o długości do 15 m**

Na podstawie art. 26 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m;
- 2) tryb upoważniania i cofania upoważnienia;
- 3) sposób przeprowadzania kontroli podmiotów upoważnionych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) długości – należy przez to rozumieć długość kadłuba mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, takich jak: ster, bukszpryt, odbojnice;
- 2) upoważnionej organizacji - należy przez to rozumieć organizację uznaną przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, upoważnioną do wykonywania zadań administracji morskiej na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

§ 3. Szczegółowe warunki, jakie powinien spełniać podmiot upoważniony do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. 1. Upoważnienia udziela się na pisemny wniosek zainteresowanego podmiotu.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

2. We wniosku zamieszcza się:

- 1) nazwę i adres podmiotu;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer identyfikacyjny REGON;
- 3) proponowany termin przeprowadzenia kontroli, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 1;
- 4) wnioskowany zakres upoważnienia.

3. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) statut podmiotu;
 - 2) dokumenty dotyczące polityki jakości oraz wewnętrznego systemu zarządzania jakością;
 - 3) przepisy techniczne dotyczące budowy jachtów morskich;
 - 4) przepisy dotyczące sposobu nadzoru nad budową oraz sposobu przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów morskich;
 - 5) wykaz zawierający imiona, nazwiska, kwalifikacje i uprawnienia osób wykonujących przeglądy techniczne jachtów morskich o długości do 15 m, zwanych dalej „inspektorami”;
 - 6) dokument wskazujący sposób nadzoru podmiotu nad inspektorami;
 - 7) procedury i instrukcje dotyczące przeprowadzania przeglądów technicznych;
 - 8) rejestr nadzorowanych jachtów, jeżeli podmiot taki rejestr prowadził.
4. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, mogą być załączone w postaci elektronicznej.
5. Do upoważnionych organizacji nie stosuje się przepisów ust. 2 pkt 3 i ust. 3.

§ 5. 1. Upoważnienia udziela się po przeprowadzeniu kontroli wstępnej, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 1 i uzyskaniu pozytywnego wyniku tej kontroli.

2. Zakres upoważnienia określa minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w upoważnieniu, a w przypadku upoważnionych organizacji - w umowie o upoważnieniu do wykonywania zadań administracji morskiej.

3. Upoważnienie wydaje się na okres 5 lat.

§ 6. 1. W ramach kontroli podmiotu przeprowadza się kontrolę:

- 1) wstępną – przed wydaniem upoważnienia;
- 2) okresową – pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową wydania upoważnienia;
- 3) doraźną – w przypadku powzięcia wątpliwości co do spełniania szczegółowych warunków, o których mowa w § 3.

2. Kontrola wstępna polega na:

- 1) sprawdzeniu kompletności i prawidłowości dokumentacji, o której mowa w § 4;
- 2) sprawdzeniu, w siedzibie podmiotu, spełniania szczegółowych warunków, o których mowa w § 3.

3. Kontrola okresowa i doraźna polegają na weryfikacji spełniania szczegółowych warunków, o których mowa w § 3.

4. Kontrolę okresową przeprowadza się na wniosek podmiotu zawierający informacje, o których mowa § 4 ust. 2 pkt 1 i 3.

5. Do kontroli upoważnionych organizacji stosuje się przepisy w sprawie upoważniania uznanych organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej.

§ 7. 1. Jeżeli działanie podmiotu stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz osób znajdujących się na jachtach morskich, zachodzi podejrzenie, że podmiot nie spełnia szczegółowych warunków, o których mowa w § 3, lub podmiot nie wystąpi, w wyznaczonym terminie, z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli okresowej, wszczyna się postępowanie o cofnięcie upoważnienia.

2. W ramach postępowania, o którym mowa w ust. 1, minister przeprowadza kontrolę doraźną, a w razie jej negatywnego wyniku:

1) pisemnie wzywa podmiot do usunięcia uchybień w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni od dnia otrzymania wezwania oraz

2) w przypadku stwierdzenia rażących uchybień pisemnie wzywa do zaprzestania wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, do czasu usunięcia tych uchybień.

3. Jeżeli podmiot nie usunie uchybień w wyznaczonym terminie lub, pomimo wezwania do zaprzestania wykonywania przeglądów technicznych, będzie te przeglądy wykonywał, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji, cofa upoważnienie.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 25 stycznia 2012 r.

MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

**Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia2012 r. (poz....)**

Szczegółowe warunki, jakie powinien spełniać podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m:

I. Warunki ogólne:

Podmiot upoważniony oraz występujący o upoważnienie powinien:

- 1) posiadać siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) udokumentować doświadczenie oraz praktykę w zatwierdzaniu dokumentacji technicznej i sprawowaniu nadzoru nad budową jachtów morskich;
- 3) prowadzić rejestr nadzorowanych jachtów morskich i corocznie go publikować lub prowadzić w ogólnodostępnej formie elektronicznej;
- 4) pozostawać niezależnym od właścicieli i armatorów jachtów, stoczni lub innych zakładów zaangażowanych handlowo przy produkcji, wyposażeniu, naprawach i eksploatacji jachtów;
- 5) wykonywać statutowe zadania w zakresie przeprowadzania przeglądów technicznych przez wykwalifikowanych inspektorów;
- 6) funkcjonować na podstawie postanowień określonego przez siebie kodeksu etycznego;
- 7) zapewnić poufność informacji dotyczących działalności w zakresie wykonywania przeglądów technicznych i nadzoru nad budową;
- 8) przekazywać informacje o nadzorowanych jachtach morskich, wymagane odrębnymi przepisami, właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego oraz innym zainteresowanym stronom;
- 9) ustanowić politykę jakości oraz cele w zakresie jakości i dbać o ich realizację;
- 10) prowadzić i przechowywać dokumentację potwierdzającą spełnienie wymaganych norm w zakresie świadczonych usług, a także efektywnego działania wewnętrznego systemu zarządzania jakością, opracowanego i funkcjonującego zgodnie z jednym z międzynarodowych standardów zarządzania jakością;
- 11) zapewnić funkcjonowanie przejrzystego systemu odpowiedzialności i kontroli pomiędzy komórkami podmiotu oraz pomiędzy podmiotem a jego inspektorami;
- 12) posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej obejmujące prowadzenie działalności w zakresie przeglądów technicznych na kwotę nie mniejszą niż 1 000 000 zł.- w przypadku ubiegania się o upoważnienie do przeprowadzania przeglądów jachtów komercyjnych.

II. Warunki dotyczące przepisów:

Podmiot upoważniony oraz występujący o upoważnienie powinien:

- 1) posiadać zbiór przepisów technicznych dotyczących budowy, sposobu nadzoru nad budową oraz zasad przeprowadzania przeglądów okresowych jachtów morskich, zgodny z wymaganiami przepisów Unii Europejskiej w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających²⁾ oraz zharmonizowanymi

²⁾ Dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się

normami europejskimi, sposoby publikacji tych przepisów i zasady ciągłego ich udoskonalania i rozwoju;

- 2) systematycznie opracowywać i aktualizować przepisy techniczne i zasady nadzoru technicznego w zakresie konstrukcji kadłuba i jego wyposażenia, urządzeń maszynowych i elektrycznych jachtów morskich, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska morskiego oraz urządzeń radiowych;
- 3) spełniać wymogi dotyczące działalności podmiotu oraz funkcjonowania wewnętrznego systemu zarządzania jakością usług w zakresie zgodności z umowami międzynarodowymi.

III. Warunki dotyczące kadry technicznej:

Podmiot upoważniony oraz występujący o upoważnienie powinien:

- 1) posiadać kadre techniczną zapewniającą prawidłowy nadzór nad jachtami morskimi oraz zdolność podmiotu do doskonalenia i rozwoju przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego;
- 2) przestrzegać przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego oraz zapewnić funkcjonowanie wewnętrznego systemu kontroli jakości usług w zakresie tych przepisów;
- 3) przejrzysto określić zakres obowiązków i uprawnień oraz wzajemnych relacji inspektorów oraz kadry technicznej i administracyjnej zatrudnionej bezpośrednio przez podmiot;
- 4) kontrolować warunki pracy inspektorów;
- 5) kontrolować działalność inspektorów oraz kadry technicznej i administracyjnej zatrudnionej bezpośrednio przez podmiot;
- 6) realizować obowiązki bezpośrednio przez własnych inspektorów;
- 7) posiadać system weryfikacji kwalifikacji inspektorów oraz zapewnić ciągłą aktualizację ich wiedzy;
- 8) zapewnić wykonywanie przeglądów, do których inspektorzy są upoważnieni zgodnie z wewnętrznymi procedurami.

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 26 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania sprawowania nadzoru technicznego nad jachtamiorskimi i wydawania dokumentów technicznych przez upoważnione podmioty, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego rozporządzenia w życie. Rozporządzenie reguluje warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia oraz sposób przeprowadzania kontroli podmiotów upoważnionych.

Określone w rozporządzeniu kryteria mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach, przy jednoczesnym dopuszczeniu do przeprowadzania przeglądów jachtów morskich doświadczonych oraz kompetentnych podmiotów w tym zakresie. Uznano za konieczne zróżnicowanie wymagań, jakie stawia się przed podmiotami ubiegającymi się o upoważnienie w zakresie wykonywania przeglądów technicznych jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m i jachtów komercyjnych o długości do 15 m. Rozwiązanie takie z jednej strony zwiększy konkurencyjność podmiotów zajmujących się przeglądami technicznymi jachtów z korzyścią dla armatorów takich jednostek, a z drugiej zapewni, że spełnione zostaną wymogi zapewnienia bezpieczeństwa oraz zgodności z przepisami Unii Europejskiej.

Umożliwienie prowadzenia nadzoru technicznego nad jachtamiorskimi przez upoważnione podmioty pozwoli zmniejszyć koszty utrzymania jachtów morskich dla armatorów. Upoważnienie takich podmiotów pozwoli przyspieszyć procedurę przeprowadzenia przeglądu technicznego jachtu oraz poszerzy dostęp do takich usług. Ze względu na specyfikę uprawiania żeglugi przez jachty komercyjne, podmioty ubiegające się o upoważnienie w zakresie dokonywania przeglądów na jachtach komercyjnych będą musiały sprostać stawianym przed nim wymogom w zakresie posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością. Jest to bezpośrednio związane z faktem, że odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub

uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniedbanie podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów jachtów służących do prowadzenia działalności gospodarczej, jest znacząco większa niż w przypadku jachtów przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji na użytek prywatny, a więc niekomercyjnie.

Rozporządzenie przewiduje upoważnienie podmiotów w formie decyzji administracyjnej, po uprzednim złożeniu wniosku do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Po spełnieniu warunków formalnych i złożeniu wniosku przeprowadzana zostanie kontrola w celu sprawdzenia spełniania szczegółowych warunków niezbędnych do uzyskania upoważnienia. Zakres upoważnienia będzie określany na podstawie kompetencji danego podmiotu, z zachowaniem podziału, że w zakresie jachtów komercyjnych upoważnienia będą mogły uzyskać jedynie podmioty, które spełnią kryteria wymienione w załączniku do rozporządzenia.

W odniesieniu do uznanych organizacji działających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim nie stosuje się większości przepisów rozporządzenia, aby nie zwiększać w stosunku do tych organizacji obciążeń biurokratycznych i administracyjnych. Organizacje te, jako upoważnione do dokonywania przeglądów statków o pojemności brutto powyżej 500, a także mniejszych jednostek, są obowiązane spełniać dużo wyższe wymagania, są również okresowo audytowane i nie ma potrzeby przeprowadzania dodatkowej kontroli w celu potwierdzania spełniania szczegółowych warunków określonych przepisami rozporządzenia. Uznane organizacje, które są zainteresowane sprawowaniem nadzoru technicznego nad jachtami, występują tylko z odpowiednim wnioskiem, a upoważnienie w tym zakresie określa się w umowie o upoważnieniu do wykonywania zadań administracji morskiej.

Upoważnienia wystawiane będą na okres pięciu lat z koniecznością przeprowadzenia kontroli okresowej pomiędzy drugą a trzecią rocznicą wydania upoważnienia. W trakcie ważności upoważnienia podmioty będą mogły wystawiać dokumenty potwierdzające zdolność danego jachtu do uprawiania żeglugi pod względem budowy jachtu, jego stałych urządzeń oraz wyposażenia stałego.

Przewidziano także tryb cofania upoważnienia w przypadkach, kiedy podmiot przestanie spełniać określone przepisami warunki, a jego działania stwarzać będą zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz osób znajdujących się na jachtach morskich lub podmiot nie wystąpi z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli

okresowej w odpowiednim terminie. W takim przypadku minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza kontrolę doraźną, a w razie jej negatywnego wyniku wzywa podmiot do usunięcia uchybień w określonym terminie. Termin na usunięcie uchybień nie może być krótszy niż 7 dni. Minister wzywa do zawieszenia wykonywania przez podmiot przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m w przypadku stwierdzenia rażących uchybień. Jeżeli podmiot nie usunie uchybień w wyznaczonym terminie lub pomimo wezwania będzie wykonywał przeglądy techniczne, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji, cofa upoważnienie.

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.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie z dniem 25 stycznia 2012 r., tj. w dniu wejścia w życie ustawy o bezpieczeństwie morskim. Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 117, poz. 676) ważny interes państwa wymaga natychmiastowego wejścia w życie rozporządzenia i zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie, dlatego też dniem wejścia w życie może być dzień 25 stycznia 2012 r.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15m;
- 3) armatorów jachtów morskich.

Wejście w życie przepisów rozporządzenia będzie miało wpływ na urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w związku z koniecznością przeprowadzania kontroli podmiotów, które wystąpią z wnioskiem o upoważnienie do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m. Nie przewiduje się jednak zwiększenia zatrudnienia, ponieważ kontrole będą przeprowadzane przez zespół odpowiedzialny obecnie za przeprowadzanie audytów w związku ze sprawowaniem nadzoru nad uznanymi organizacjami, o których mowa w art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

2. Konsultacje społeczne

Rozporządzenie zostało poddane szerokim konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

- 1) Polski Związek Żeglarski;
- 2) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- 3) Polski Rejestr Statków;
- 4) Det Norske Veritas Polska;
- 5) Germanischer Lloyd Polska;
- 6) Lloyd's Register Polska;
- 7) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) RINA Polska,
- 9) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 10) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 11) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 12) Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych;
- 13) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno – Sportowych;
- 14) Stowarzyszenie Żeglarskie Samoster;
- 15) Federacja Szkół Żeglarskich ISSA;
- 16) Gdańska Federacja Żeglarska.

W trakcie konsultacji wpłynęły uwagi od Polskiego Rejestru Statków (PRS) oraz Polskiego Związku Żeglarskiego (PZZ).

PRS zgłaszał, że kryteria wobec podmiotów ubiegających się o upoważnienie są zbyt małe i powinny obejmować wymóg posiadania certyfikowanego systemu zarządzania jakością, zgodnie z normą ISO 9001, a także wymóg posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.

W opinii PZZ wymagania stawiane wobec podmiotów ubiegających się o upoważnienie były zbyt duże, w szczególności powinno się otworzyć możliwość przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów komercyjnych podmiotom innym niż uznane organizacje.

Ważąc argumenty obu stron, a także biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa osób uprawiających żeglarstwo zmieniono przepisy projektu różnicując kryteria dla podmiotów, które ubiegają się o upoważnienie obejmujące swym zakresem wyłącznie jachty rekreacyjne i takich, które mogłyby przeprowadzać przeglądy techniczne również jachtów komercyjnych. Zgodnie z propozycjami PZZ otwarto możliwość ubiegania się o upoważnienie także dla podmiotów innych niż uznane organizacje, pod warunkiem spełnienia kryteriów w odniesieniu do systemów zarządzania jakością i ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej zgodnie z sugestiami PRS.

Uwzględniono uwagę PRS dotyczącą potrzeby zdefiniowania długości, a także umieszczenia zapisów dotyczących wymogu zgodności kryteriów technicznych stosowanych przez upoważnione podmioty z wymaganiami dyrektywy 94/25/WE i zharmonizowanymi z nią normami europejskimi,.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia wpłynie korzystnie na armatorów jachtów morskich. Umożliwienie przeprowadzania przeglądów przez większą ilość podmiotów zwiększy konkurencję w tym zakresie świadczenia usług, co może skutkować obniżeniem kosztów utrzymania jachtu morskiego. Dla niektórych podmiotów, małych i średnich organizacji dochody z prowadzenia działalności klasyfikacyjnej jachtów morskich będzie miał znaczący wpływ do budżetu organizacji.

Na koszty, jakie będzie musiał ponieść podmiot ubiegający się o upoważnienie składają się koszty obejmujące przygotowanie odpowiedniego wniosku i dokumentacji oraz koszty związane z opłatą za przeprowadzenie kontroli i wydanie upoważnienia określoną w załączniku do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368). Koszty związane z procedurą udzielania upoważnienia zostały ograniczone do minimum. Obejmują one koszty wydruku wniosku, pozostała dokumentacja może zaś zostać dostarczona w postaci elektronicznej. Przygotowanie dokumentacji nie powinno być dla podmiotu występującego z wnioskiem o upoważnienie obciążeniem z uwagi na fakt, że nie jest wymagana żadna dodatkowa dokumentacja ponad tę, która wiąże się ze zwykłym funkcjonowaniem podmiotu, które spełnia kryteria określone w odpowiednich załącznikach do rozporządzenia.

Skutki wprowadzenia regulacji

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego. Wpływy wynikające z opłat za wydanie upoważnienia będą stanowić dochód budżetu państwa.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia może mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Stworzona zostanie możliwość, aby na rynku pracy pojawiło się większe zapotrzebowanie na kadre techniczną i oferty dla osób chętnych do podjęcia pracy w charakterze inspektorów zatrudnionych przez podmioty techniczne upoważnione do dokonywania przeglądów

technicznych jachtów. Wielkość tego zapotrzebowania będzie zależna od liczby podmiotów, które będą chciały ubiegać się o upoważnienie ministra.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Większa liczba podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych, spowoduje większą konkurencyjność rynku w tym zakresie, a tym samym spadek cen takich usług dla armatorów i mniejsze koszty utrzymania jachtów.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

5. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało negatywnego wpływu na stan środowiska. Świadczone usługi przez upoważnione podmioty będą musiały spełniać kryteria zbliżone do organizacji klasyfikacyjnych, co nie wpłynie na obniżenie standardów dotyczących ochrony środowiska oraz zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez jachty morskie.