

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 2012r.
w sprawie przewozu ładunków masowych statkami

Na podstawie art. 98 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów dla statków przewożących ziarno luzem.

§ 2. Statki morskie przewożące ładunki masowe obowiązane są spełniać:

- 1) postanowienia rozdziału VI oraz rozdziału XII konwencji, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej "Konwencją SOLAS";
- 2) postanowienia rozdziału II-2 prawidła 19 Konwencji SOLAS – w stosunku do towarów niebezpiecznych, określonych w rozdziale VII prawidło 2 Konwencji SOLAS";
- 3) postanowienia Międzynarodowego Kodeksu przewozu ładunków stałych, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (IMO), zwanego dalej „Kodeksem IMSBC”, o którym mowa w rozdziale VI prawidło 1 ust. 2 Konwencji SOLAS;
- 4) postanowienia Kodeksu bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców przyjętego przez Zgromadzenie Ogólne (IMO), zwanego dalej „Kodeksem BLU”, o którym mowa w rozdziale VI prawidło 7 ust. 3 Konwencji SOLAS;
- 5) postanowienia Międzynarodowego Kodeksu bezpiecznego przewozu ziarna luzem przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (IMO), zwanego dalej „Kodeksem przewozu ziarna”, o którym mowa w rozdziale VI prawidło 8 ust. 1 Konwencji SOLAS;
- 6) przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ładunku masowym, koncentracji, granicznej wilgotności transportowej, ładunkach łatwo przesypanych się, kacie usypu, trymowaniu – należy przez to rozumieć ładunek masowy, koncentrat, graniczną wilgotność transportową, ładunki łatwo przesypane się, kąt usypu, trymowanie w rozumieniu Kodeksu IMSBC;
- 2) przedstawicieli terminala – należy przez to rozumieć przedstawiciela terminala w rozumieniu Kodeksu BLU;
- 3) niebezpiecznych ładunkach masowych – należy przez to rozumieć niebezpieczne ładunki masowe w rozumieniu Konwencji SOLAS.

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

§ 4. 1. Na statku przewożącym ładunki masowe powinna znajdować się instrukcja zawierająca informacje, określone w rozdziale VI paragraf 7 ust. 2 Konwencji SOLAS, niezbędne dla umożliwienia kapitanowi zapobieganiu przeciążeniom konstrukcji kadłuba.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona w języku zrozumiałym dla oficerów odpowiedzialnych za operacje związane z ładunkiem masowym.

3. Jeżeli instrukcja, o której mowa w ust. 1, nie jest sporządzona w języku angielskim, na statku powinna znajdować się również instrukcja sporządzona w języku angielskim.

4. W przypadku statków o polskiej przynależności przewożących ładunki masowe instrukcja, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona również w języku polskim.

§ 5. 1. Przed załadunkiem ładunku masowego na statek załadowca obowiązany jest dostarczyć na piśmie kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi odpowiednie informacje o ładunku masowym, umożliwiające podjęcie skutecznych środków ostrożności, niezbędnych dla właściwego rozmieszczenia i przewozu ładunku, w tym w szczególności opracowanie planu rozmieszczenia ładunku w ładowniach i planu załadunku/wyładunku.

2. Informacja o ładunku powinna zawierać dane określone w Rozdziale 4 punkcie 4.2.2 Kodeksu IMSBC.

3. Informację o ładunku przekazuje się na formularzu informacji o ładunku. Przykładowy wzór formularza określa załącznik do rozdziału 4 Kodeksu IMSBC.

4. Informacja o ładunku może być przekazywana w formie elektronicznej.

§ 6. 1. Przed załadowaniem lub rozładowaniem ładunków masowych kapitan statku i załadowca/odbiorca powinni uzgodnić odpowiednio plan załadunku/wyładunku zapewniający, że konstrukcja kadłuba nie zostanie lokalnie przeciążona.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać wymagania określone w rozdziale 4.3 oraz w dodatku 2 Kodeksu BLU.

3. Plan, o którym mowa w ust. 1 oraz każde jego poprawki, załadowca/odbiorca lub kapitan statku przedkłada przedstawicielowi terminala.

4. Kapitan statku i załadowca są odpowiedzialni za przeprowadzenie operacji przeładunkowych zgodnie z planem, o którym mowa w ust. 1.

5. W przypadku gdy istnieje zagrożenie, że zostaną przekroczone jakiegokolwiek ograniczenia określone w planie załadunku/wyładunku, kapitan statku powinien przerwać operacje przeładunkowe i poinformować o tym załadowcę/odbiorcę oraz przedstawiciela terminala.

6. Kapitan statku oraz załadowca/odbiorca zobowiązani są do zapewnienia podjęcia działań naprawczych w przypadku wystąpienia zagrożenia, o którym mowa w ust. 5.

§ 7. 1. Przewóz ładunków masowych, które mogą ulegać upłynnieniu, w tym koncentratów, dozwolony jest, gdy wilgotność ładunku w momencie dostarczenia na statek jest mniejsza niż graniczna wilgotność transportowa.

2. Załadowca ładunków masowych, które mogą ulegać upłynnieniu, w tym koncentratów, obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi dokumenty określone w rozdziale 4.3.2 Kodeksu IMSBC.

§ 8. Ładunki masowe wymienione w § 7 ust. 1, o wilgotności większej niż graniczna wilgotność transportowa, mogą być przewożone na statkach pod warunkiem spełnienia przez te statki wymagań rozdziału 7.3.2 Kodeksu IMSBC.

§ 9. 1. Przewóz niebezpiecznych ładunków masowych, w postaci innej niż płynna lub gazowa, dozwolony jest na statkach spełniających wymagania rozdziału II-2 paragraf 19 oraz rozdziału VII części A i B Konwencji SOLAS.

2. Przewozu ładunków masowych, które stanowią zagrożenie chemiczne, w przypadku gdy przewożone są jako ładunki masowe, ze względu na ich właściwości i skład chemiczny, dokonuje się zgodnie z Rozdziałem 9 Kodeksu IMSBC.

§ 10. 1. Przewóz ładunków łatwo przesypanych się o kącie usypu mniejszym bądź równym 30°, dozwolony jest na statkach spełniających wymagania dla przewozu ziarna, określone w Rozdziale VI paragraf 9 Konwencji SOLAS oraz w Kodeksie przewozu ziarna.

2. Przy przewozie ładunków masowych o kącie usypu od 30° do 35° oraz większym niż 35°, ładunków nieprzesypujących się należy spełnić wymagania dotyczące trzymowania ładunków, określone w Rozdziale 5.4.4 i 5.4.5 Kodeksu IMSBC.

3. Przy przewozie ładunków, o których mowa w ust. 1, do instrukcji, o której mowa w § 4 powinna zostać załączona informacja o stateczności, o której mowa w rozdziale 6 Kodeksu przewozu ziarna.

§ 11. Statkom morskim, które spełniają wymagania przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 24 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i posiadają certyfikaty zgodnie z wymaganiami aktów prawnych, o których mowa w § 2 ust. 1, przewożącym ładunki masowe, wydaje się:

1) Certyfikat Zdolności do Przewozu Stałych Ładunków Masowych - w przypadku gdy przewożą ładunki wymienione w § 7 ust. 1, § 9 ust. 2 oraz § 10;

2) Certyfikat Zdolności dla Statku Przewożącego Materiały Niebezpieczne wystawiany zgodnie z wymaganiami paragrafu II-2 paragrafu 19 ust. 4 Konwencji SOLAS - w przypadku gdy przewożą ładunki niebezpieczne wymienione w § 9 ust. 1;

3) Certyfikat uprawnienia do przewozu ziarna - w przypadku gdy przewożą ładunki wymienione w § 10 ust. 1.

§ 12. Załogi statków, które przewożą ładunki masowe, o których mowa w § 9, powinny mieć przeszkolenie w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych.

§ 13. Tabele charakterystyki ładunków masowych, procedury laboratoryjne testów i związaną z nimi aparaturę i standardy, właściwości ładunków masowych oraz zestawienie ładunków masowych ze wskazaniem grupy danego ładunku masowego określają załączniki nr 1-4 Kodeksu IMSBC.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przewozu ładunków masowych statkami, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 98 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia dotyczy kwestii prawnych uregulowanych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2003 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz. U. Nr 35, poz. 295), zwanym dalej „rozporządzeniem”, które przestanie obowiązywać na podstawie art. 149 ustawy.

Projekt rozporządzenia ma charakter porządkujący i zastępuje rozporządzenie. W projekcie rozporządzenia zostały zawarte wymagania dotyczące przewozu ładunków masowych oraz trybu postępowania w sprawie wydawania dokumentów dla statków przewożących ziarno luzem, które są ustanowione przez akty prawa międzynarodowego wydawanego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) m.in. w materii instrukcji przewozu materiałów masowych, informacji o ładunku, planu załadunku/ rozładunku ładunków masowych czy przewozu szczególnych kategorii ładunków masowych, jak ładunki masowe, które mogą ulec upłynnieniu czy niebezpiecznych ładunków masowych. Projekt rozporządzenia w wielu miejscach powtarza regulacje prawne zawarte w ww. aktach prawa międzynarodowego poprzez odesłanie do przedmiotowych norm.

Jednym z kluczowych dokumentów, w aspekcie przewozu ładunków masowych statkami, jest instrukcja, która jest niezbędna dla umożliwienia kapitanowi zapobieganiu przeciążeniom konstrukcji kadłuba. W tej materii, projekt rozporządzenia w § 4 projektu rozporządzenia odsyła do postanowień rozdziału VI prawidła 7 ust. 2, konwencji o której mowa w art. 5 pkt 33a ustawy (zwanej dalej „Konwencją SOLAS”).

Przepis § 5 projektu rozporządzenia dotyczy informacji o ładunku, którą zobowiązany jest dostarczyć załadowca kapitanowi statku (bądź jego przedstawicielowi). Szczegółowe dane, które powinna zawierać ww. informacja zostały określone w Rozdziale 4 punkcie 4.2.2 Międzynarodowego kodeksu przewozu ładunków stałych, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO, (zwanego dalej „Kodeksem IMSBC”), do którego projekt rozporządzenia odsyła.

W projekcie rozporządzenia została zawarta regulacja prawna dotycząca kwestii załadunku oraz wyładunku ładunków masowych. Zgodnie z regulacją zawartą w § 6 projektu rozporządzenia przed załadowaniem bądź rozładowaniem statku kapitan statku i załadowca/odbiorca zobowiązani są do ustalenia planu załadunku/wyładunku. Plan załadunku/wyładunku zapewniający, że konstrukcja kadłuba nie zostanie lokalnie przeciążona i powinien uwzględniać m.in. dane dotyczące wartości sił tnących i momentów gnących działających na kadłub, współczynnik sztauerski ładunku, maksymalne zanurzenie jakie może osiągnąć statek przy nadbrzeżu. Aktem prawa międzynarodowego, który dotyczy przedmiotowej materii jest Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców przyjętego przez Zgromadzenie Ogólne IMO, o którym mowa w rozdziale VI prawidło 7 ust. 3 Konwencji SOLAS, do którego projekt rozporządzenia odsyła w § 5 ust. 2. Projekt

rozporządzenia w kolejnych częściach (§ 6 ust. 5-6) reguluje sytuacje, w których postanowienia planu załadunku/wyładunku mogą być bądź są naruszone.

Projekt rozporządzenia w § 7 i § 8 dotyczy ładunków masowych, których głównym czynnikiem wpływającym na ich transport jest graniczna wilgotność transportowa. Projekt rozporządzenia odsyła do odpowiednich postanowień Kodeksu IMSBC, w przedmiotowej materii.

Przepis § 9 projektu rozporządzenia dotyczy przewozu niebezpiecznych ładunków masowych, które to zagadnienie uregulowane jest w Konwencji SOLAS, Kodeksie IMSBC oraz ustawie. Projekt rozporządzenia, w § 9, odsyła do odpowiednich postanowień ww. aktów prawnych w stosunku do przewozu ładunków masowych.

Projekt rozporządzenia w § 10 i w części § 11 reguluje kwestie przewozu ładunków łatwo przesypujących się, trzymowania statków przewożących ww. ładunki oraz odpowiednich dokumentów, które uprawniają do przewozu przedmiotowych ładunków masowych. Projekt rozporządzenia w tej części odsyła również do postanowień Konwencji SOLAS, Kodeksu IMSBC oraz Międzynarodowego kodeksu bezpiecznego przewozu ziarna luzem przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO, o którym mowa w rozdziale VI prawidło 8 ust. 1 Konwencji SOLAS.

W § 12 w projekcie rozporządzenia został nałożony obowiązek na załogi statków, które przewożą niebezpieczne ładunki masowe do odbycia przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych.

Przepis § 13 projektu rozporządzenia stanowi bezpośrednie odesłanie do załączników Kodeksu IMSBC, które zawierają tabele charakterystyki ładunków masowych, procedury laboratoryjne testów i związaną z nimi aparaturę i standardy, właściwości ładunków masowych oraz zestawienie ładunków masowych z określeniem grupy danego ładunku masowego. Ww. załączniki Kodeksu IMSBC powinny być stosowane w transporcie ładunków masowych.

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), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nie odnotowano zgłoszeń osób lub podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem rozporządzenia w ramach działalności lobbingsowej.

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

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.).

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na armatorów i kapitanów statków, załadowców ładunków masowych i personel portów morskich.

W związku z faktem, że projekt rozporządzenia ma charakter porządkujący i zastępuje ww. rozporządzenie należy podkreślić, że w przeważającej części, projekt rozporządzenia stanowi powtórzenie rozwiązań prawnych zawartych w rozporządzeniu oraz porządkuje i ujednolica kwestie przedmiotu projektu rozporządzenia. Postanowienia projektu rozporządzenia nie powodują znaczących zmian dla podmiotów, na które projekt rozporządzenia oddziałuje np. na personel portów morskich.

Przewóz ładunków masowych w latach 2009 – 2011 dokonywany m.in. na podstawie obowiązującego dotychczas rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2003 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz. U. Nr 35, poz. 295) wynosił odpowiednio: w 2009 r. – 4782, w 2010 r. – 5852, w 2011 r. – 5722 wejść i wyjść statków z i do polskich portów morskich. Przedmiotowe dane statystyczne otrzymane są od Urzędu Statystycznego w Szczecinie i nie zawierają rozróżnienia na państwa flagi jednostek zawijających do polskich portów; w związku z czym należy uznać, że jedną z podstaw prawnych ww. przewozu ładunków masowych było ww. rozporządzenie. Projekt rozporządzenia nie powoduje zmian w realizacji przewozu ładunków masowych statkami, ponieważ przewozy te obecnie odbywają się zgodnie z obowiązującymi aktami prawa międzynarodowego wdrażanymi przez projekt rozporządzenia.

Poziom ryzyka związany z przewozem ładunków masowych, w tym dokonywaniem operacji ładunkowych, oraz bezpieczeństwo statku przewożącego ładunki masowe, a także ich załóg jest zależne m.in. od następujących czynników: konstrukcji statku przystosowanej do przewozu danego ładunku masowego, istnienia dokumentów niezbędnych do dokonywania operacji związanych z ładunkami masowymi oraz odpowiedniej certyfikacji statku i jego załogi, która powinna posiadać należyte wykształcenie. Wyżej wymienione kwestie są zawarte w projekcie rozporządzenia wdrażającym już obowiązujące przepisy międzynarodowe, przez co zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa żeglugi oraz zminimalizowany poziom ryzyka związany z przewozem ładunków masowych statkami.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Akademia Morska w Gdyni;
2. Akademia Morska w Szczecinie;
3. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
4. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
5. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
6. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich;
7. Związek Armatorów Polskich;
8. Bureau Veritas Polska ;
9. Polski Rejestr Statków;
10. Det Norske Veritas Polska;

11. Germanischer Lloyd Polska;
12. Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
13. RINA Poland;
14. Lloyd's Register (Polska) Sp. z o.o.;
15. Polska Żegluga Bałtycka;
16. Polska Żegluga Morska;
17. Unibaltic;
18. Rem-Service. Sp. z o.o.;
19. Unity Line Sp. z o.o.;
20. Polskie Linie Oceaniczne;
21. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
22. Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.;
23. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
24. Zarząd Portu Elbląg;
25. Zarząd Portu Police;
26. Zarząd Portu Darłowo;
27. Pomorskie Centrum Pilotażu i Przewodnictwa;
28. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni;
29. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
30. Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
31. Instytut Przemysłu Organicznego.

W trakcie konsultacji społecznych uwagę merytoryczną do § 4 projektu rozporządzenia zgłosiła Polska Żegluga Morska. Uwaga została kierunkowo uwzględniona w projekcie rozporządzenia - obecne brzmienie ww. części zostało przeredagowane i jego postanowienia nie kolidują z postanowieniami aktów prawa międzynarodowego dotyczącymi języka, w jakim sporządzana jest instrukcja, która powinna znajdować się na statku przewożącym ładunki masowe.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało znacznego wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw, w tym koszty ponoszone przez armatorów.

Wprowadzony w § 12 w projekcie rozporządzenia obowiązek posiadania przeszkolenia przez załogi statków, które przewożą ładunki masowe, o których mowa w § 9 projektu rozporządzenia (ładunki niebezpieczne), do posiadania przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych w praktyce nie wpływa na obecne koszty ponoszone przez armatorów (o ile pokrywają oni koszty szkoleń dla swoich załóg). Świadczenia przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych wydawane są na mocy aktualnych przepisów w oparciu o sekcje B-V/b i B-V/c Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286)- (Konwencja STCW). Przedmiotowe przeszkolenie od dłuższego czasu funkcjonuje w systemie szkoleń marynarzy i nie jest szkoleniem obowiązkowym do przyznania marynarzowi dyplomów i świadectw upoważniających do zajmowania stanowisk na statkach morskich. Jednakże mając na uwadze chęć zapewnienia należytego poziomu przeszkolenia załóg statków przewożących ładunki niebezpieczne a tym samym wzrostu poziomu bezpieczeństwa morskiego, projekt rozporządzenia przewiduje wprowadzenie ww. obowiązku posiadania przeszkolenia. Za przedmiotowym rozwiązaniem przemawia fakt, obecnego już w praktyce szkolenia załóg statków morskich, które pracują na statkach przewożących ładunki

niebezpieczne oraz istnienie obowiązku posiadania przedmiotowego przeszkolenia przez załogi statków, które uprawiają żeglugę międzynarodową (np. do Stanów Zjednoczonych).

W tym miejscu zauważyć należy, iż ceny ww. szkoleń są niezależne od administracji morskiej, ponieważ ustalane są przez morskie jednostki edukacyjne, o których mowa w art. 74 ustawy. Przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych prowadzone są przez morskie jednostki edukacyjne, posiadające uznanie administracji morskiej do prowadzenia szkoleń zgodnych z wymogami Konwencji STCW. Szacunkowy koszt przedmiotowego szkolenia wynosi około 300 zł.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

Nie przewiduje się żadnych dodatkowych obciążeń administracyjnych, ponieważ projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków, w stosunku do obecnych, dla organów właściwych do wydawania statkom certyfikatu uprawniającego do przewozu ziarna a także armatorów i kapitanów statków zainteresowanych otrzymaniem takiego certyfikatu.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.