

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia ... 2015 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty
morskie**

Na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r., poz. 611) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 w ust.1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisów § 8-15 nie stosuje się do:”;

2) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi kapitan jachtu powinien:

- 1) planować podróż z uwzględnieniem doświadczenia i kwalifikacji załogi, prognoz pogody, możliwych do przewidzenia niebezpieczeństw nawigacyjnych oraz innych czynników, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo podróży;
- 2) przed rozpoczęciem żeglugi sprawdzić stan techniczny jachtu i jego wyposażenia, w tym środków ratunkowych i służących do wzywania pomocy;
- 3) zaznajomić członków załogi i pasażerów ze sposobami wzywania pomocy i podstawowymi procedurami alarmowymi w przypadku zagrożenia na jachcie, w tym wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru, przecieku lub konieczności opuszczenia jachtu, oraz przeszkolić członków załogi i pasażerów w posługiwaniu się środkami ratunkowymi i środkami bezpieczeństwa, w które jacht jest wyposażony;
- 4) podczas żeglugi zapewnić prowadzenie ciągłej obserwacji akwenu, warunków hydrologiczno-meteorologicznych i nawigacyjnych;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, 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).

- 5) zapewnić noszenie indywidualnych urządzeń wypornościowych przez przebywające na pokładzie jachtu osoby nieumiejące pływać;
- 6) zapewnić noszenie indywidualnych urządzeń wypornościowych lub pasów bezpieczeństwa:
 - a) w porze nocnej,
 - b) na małych jednostkach, na których występuje znaczne ryzyko wywrócenia się jachtu, lub
 - c) w trudnych warunkach atmosferycznych;
- 7) przedsięwziąć wszelkie inne środki wynikające z zasad dobrej praktyki morskiej.”;

3) w załączniku nr 1 w:

a) w pkt I. Środki ratunkowe:

- tabela „Dopuszczone standardy tratw ratunkowych” otrzymuje brzmienie:

Lp.	Standard tratwy	Rejon żeglugi			
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna
1	SOLAS - A pack	ü	ü	ü	ü ¹⁾
2	SOLAS - B pack	ü	ü	ü	
3	ISO 9650-1 pack 1	ü	ü	ü	
4	ISO 9650-2 pack 1	ü	ü		

¹⁾ Na jachtach o długości do 15 m, także w Rejonie 4 (żegludze oceanicznej), dopuszcza się stosowanie tratw o standardzie ISO 9650-1 pack 1.

- tabela „Dopuszczone standardy pasów/kamizelek ratunkowych” otrzymuje brzmienie:

Lp.	Standard pasa/kamizelki	Rejon żeglugi			
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	ü	ü	ü	ü
2	Spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-2 [275]	ü	ü	ü	ü
3	Spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-3 [150]	ü	ü		

- w Uwagach ogólnych punkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Tratwy ratunkowe w Rejonie T i 1 (żegludze na akwenach treningowych i osłoniętej) są wyposażeniem zalecanym”,

b) w pkt IV. Urządzenia radiokomunikacyjne podpunkt 3 otrzymuje brzmienie
„3) Jacht w Rejonie 2 i 1 (żegludze przybrzeżnej i osłoniętej) powinien być wyposażony co najmniej w radiotelefon VHF;”;

4) w załączniku nr 2 w pkt I. Środki ratunkowe, tabela „Dopuszczone standardy pasów/kamizelek ratunkowych” otrzymuje brzmienie:

Lp.	Standard pasa/kamizelki	Rejon żeglugi			
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	ü	ü	ü	ü
2	Spełniający normę transponującą	ü	ü	ü	ü

	normę EN ISO 12402-2 [275]				
3	Spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-3 [150]	ü	ü		

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwane dalej „rozporządzeniem zmieniającym”, wykonuje upoważnienie ustawowe zawarte w art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia przygotowano biorąc pod uwagę potrzebę rozszerzenia zakresu rozporządzenia 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 określenia podstawowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez wszystkie jachty, w szczególności jachty rekreacyjne o długości do 15 m oraz potrzebę korekty listy wyposażenia obowiązkowego jachtów komercyjnych oraz rekreacyjnych o długości co najmniej 15 m uprawiających żeglugę przybrzeżną i osłoniętą.

Projektodawca wziął pod uwagę wnioski skierowane do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich (PKBWM) w raporcie końcowym 15/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu żaglowego Holly II (wypadnięcie za burtę i utonięcie kapitana jachtu na Zatoce Gdańskiej w dniu 5 lipca 2013 r.). Uwzględniono również wnioski płynące z analizy raportu końcowego 13/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu żaglowego Qatro (wypadnięcie za burtę i utonięcie członka załogi jachtu w cieśninie Głęboki Nurt w dniu 25 czerwca 2013 r.) oraz raportu końcowego 22/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu motorowego Miss Alicja (całkowita utrata jachtu na skutek pożaru na torze wodnym portu Gdańsk w dniu 16 sierpnia 2013 r.).

Zmiany w § 2 wiążą się z potrzebą wskazania, że choć jachty regatowe, rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, pontony pneumatyczne bez napędu oraz inne podobne jednostki pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego, jachty rekreacyjne o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji, skutery używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji nie podlegają obowiązkowym przeglądom technicznym i inspekcjom bezpieczeństwa, to mogą być używane w żegludze morskiej, jeżeli, jak określono w § 5 rozporządzenia, odpowiadają wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, obsadzenia załogą oraz wyposażenia. Kapitan jachtu rekreacyjnego, tak samo jak kapitan jednostki komercyjnej, ponosi pełną odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na jachcie i powinien w tym celu przedsięwziąć wszelkie środki wynikające z dobrej praktyki morskiej zgodnie z § 6 rozporządzenia. W § 6 uszczegółowiono listę najbardziej podstawowych czynności wynikających z dobrej praktyki morskiej wskazując w szczególności planowanie podróży z uwzględnieniem wszystkich niebezpieczeństw nawigacyjnych, prognoz pogody, kwalifikacji załogi oraz innych czynników mających wpływ na bezpieczeństwo jachtu. Obowiązek taki wynika bezpośrednio z prawidła 34 rozdziału V Konwencji SOLAS. Należy podkreślić, że normy rozdziału V Konwencji SOLAS stosują się do wszystkich jednostek, a

zatem również jachtów, a zgodnie z art. 86 ustawy wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym Konwencji SOLAS.

Przepisy § 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. poz. 1366) nakładają obowiązek noszenia kamizelek ratunkowych lub asekuracyjnych na osoby nieumiejące pływać przebywające na pokładzie jachtu. Biorąc jednak pod uwagę, że przepis upoważniający, na podstawie którego wydane zostały przepisy rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej znajdował się pierwotnie w ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 226, poz. 1675, z późn. zm.), a obecnie w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1458), która tylko w ograniczonym zakresie stosuje się do jachtów morskich, zdecydowano o odpowiednim rozszerzeniu przepisów rozporządzenia w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Zgodnie z § 6 pkt 6 każdorazowo kapitan jachtu powinien decydować o rodzaju środków ratunkowych, asekuracyjnych lub bezpieczeństwa używanych przez członków załogi i pasażerów w zależności od panujących warunków, np. w porze nocnej czy w warunkach silnego wiatru lub sztormu. Projektodawca posłużył się wyrażeniem „indywidualne urządzenia wypornościowe”, które jest używane przez Polski Komitet Normalizacyjny w odniesieniu do kamizelek asekuracyjnych i ratunkowych, bowiem powinny być one dobierane w zależności od potrzeb, biorąc pod uwagę parametry jednostki, umiejętności i kondycję fizyczną danego członka załogi oraz panujące warunki atmosferyczne. Coraz częściej armatorzy doposażają jachty w środki niewymagane przepisami prawa, a osoby aktywnie uprawiające żeglarstwo zabierają na rejsy prywatne wyposażenie takie jak kamizelka asekuracyjna czy pneumatyczna kamizelka ratunkowa z funkcją pasa bezpieczeństwa. Stąd projektodawca miał na celu stworzenie normy, która nie będzie się ograniczała do obowiązkowego wyposażenia jachtu, tym bardziej, że § 6 ma w zamierzeniu obowiązywać także na jachtach rekreacyjnych o długości do 15 m, na których nie określono listy obowiązkowego wyposażenia.

Zmiany w załączniku zaproponowano biorąc pod uwagę liczne uwagi urzędów morskich wskazujące, że obowiązek wyposażenia w tratwy ratunkowe powinien dotyczyć również jachtów komercyjnych i rekreacyjnych o długości nie mniejszej niż 15 m, uprawiających żeglugę przybrzeżną. Rozszerzono także katalog dopuszczalnych standardów tratw ratunkowych o tratwy przeznaczone do użycia w żegludze przybrzeżnej, w umiarkowanych warunkach atmosferycznych, kierując się racjonalizacją kosztów dla armatorów. Kierując się potrzebą zapewnienia możliwości skutecznego wezwania pomocy także dla pasażerów obowiązek wyposażenia w radiotelefon VHF rozszerzono na jachty w Rejonie 1 (żegludze osłoniętej).

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, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania 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).

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 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.msw.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem. W ramach konsultacji publicznych wpłynęło sześć stanowisk osób prywatnych przesłanych pocztą elektroniczną.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie</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 Pani Dorota Pyć – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Sonia Knobloch – Sieradzka, starszy specjalista, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, MliR, tel. 22 630 15 64, sonia.knobloch-sieradzka@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.06.2015 r.</p> <p>Źródło: Art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim</p> <p>Nr w wykazie prac: 534</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia przygotowano biorąc pod uwagę potrzebę rozszerzenia zakresu rozporządzenia 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 określenia podstawowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty rekreacyjne o długości do 15 m oraz potrzebę korekty listy wyposażenia obowiązkowego jachtów komercyjnych uprawiających żeglugę przybrzeżną i osłoniętą.

Projektodawca wziął pod uwagę wnioski skierowane do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich (PKBWM) w raporcie końcowym 15/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu żaglowego Holly II (wypadnięcie za burtę i utonięcie kapitana jachtu na Zatoce Gdańskiej w dniu 5 lipca 2013 r.). Uwzględniono również wnioski płynące z analizy raportu końcowego 13/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu żaglowego Qatro (wypadnięcie za burtę i utonięcie członka załogi jachtu w cieśninie Głębokki Nurt w dniu 25 czerwca 2013 r.) oraz raportu końcowego 22/13 dot. bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu motorowego Miss Alicja (całkowita utrata jachtu na skutek pożaru na torze wodnym portu Gdańsk w dniu 16 sierpnia 2013 r.).

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

Projekt przewiduje objęcie zakresem obowiązywania w ograniczonym zakresie także jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m oraz uzupełnienie przepisów w zakresie określenia katalogu czynności stanowiących przykłady dobrej praktyki morskiej. Druga zmiana dotyczy korekty listy obowiązkowego wyposażenia dla jachtów komercyjnych.

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

Zakres obowiązywania rozporządzenia został rozszerzony na jachty rekreacyjne o długości do 15 m w bardzo nieznacznym zakresie obowiązku zapewnienia właściwego stanu technicznego jachtu oraz podjęcia przez kapitana czynności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Wszystkie te obowiązki wynikają obecnie pośrednio z innych regulacji (Kodeksu Morskiego, ustawy o bezpieczeństwie morskim, Prawidła 34 Rozdziału V Konwencji SOLAS). Wszystkie państwa UE, jako strony Konwencji SOLAS, wprowadziły podobne rozwiązania.

W odniesieniu do zmiany dot. obowiązkowego wyposażenia dla jachtów komercyjnych, kwestie te nie są uregulowane w przepisach międzynarodowych lub unijnych. W związku z powyższym każde państwo może ustanowić własne normy mając na uwadze m.in. i warunki żeglugi specyficzne dla danego akwenu. Nie ma jednolitego podejścia państw członkowskich UE w przedmiotowym zakresie. Proponowane rozwiązanie jest dostosowane do specyfiki polskich obszarów morskich oraz rodzajów żeglugi uprawianych przez jachty o polskiej przynależności.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Administracja morska	Projekt oddziałuje na trzy inspektoraty bezpieczeństwa żeglugi w Urzędach Morskich – w sumie ok. 30 osób	urzędy morskie, szacunki własne MliR	Nieznacznie zmieniono zakres wyposażenia obowiązkowego sprawdzanego podczas inspekcji bezpieczeństwa
Armatorzy jachtów o polskiej przynależności	ok. 14000 jachtów o polskiej przynależności	dane z Polskiego Rejestru Jachtów	Uszczegółowiono obowiązki kapitana w zakresie dobrej praktyki morskiej
Armatorzy jachtów komercyjnych i rekreacyjnych o długości nie mniejszej niż 15 m o www.inforlex.pl	Ok. 800 jachtów rekreacyjnych o długości nie mniejszej niż 15 m i	Szacunki MliR w oparciu o dane z Polskiego Rejestru Jachtów. Nie jest możliwe w oparciu o te dane oszacowanie	Nieznacznie zmieniono katalog wyposażenia obowiązkowego dla jachtów komercyjnych w żeglodzie osłoniętej i

polskiej przynależności	komercyjnych o polskiej przynależności, tylko część z nich, uprawia żeglugą osłoniętą i przybrzeżną	liczby jachtów w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej, których będzie dotyczył obowiązek doposażenia jachtów. Z danych wpływających z urzędów morskich wynika, że znaczna część z nich posiada już w chwili obecnej wymagane wyposażenie.	przybrzeżnej. Jachty w żegludze przybrzeżnej będą musiały zostać doposażone w tratwę ratunkową (koszt zakupu od ok. 4000 zł.). Jachty w żegludze osłoniętej będą musiały zostać doposażone w radiotelefon VHF (koszt zakupu podstawowych modeli przenośnych na jachty od ok. 300 zł.).
-------------------------	---	---	--

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

Konsultacje publiczne projektu rozporządzenia trwały od dnia 28 kwietnia do dnia 27 maja 2015 r.

Partnerzy społeczni, którym projekt został przekazany na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167) lub 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 guz@opzz.org.pl
2. NSZZ „Solidarność” przewodn@solidarnosc.org.pl
3. Forum Związków Zawodowych biuro@fzz.org.pl
4. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej sekretariat@pracodawcyrp.pl
5. Konfederacja „Lewiatan” lewiatan@konfederacjalewiatan.pl
6. Związek Pracodawców Business Centre Club biuro@bcc.org.pl
7. Związek Rzemiosła Polskiego zrp@zrp.pl

Inne podmioty:

8. Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl
9. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego – motorowodniacy@motorowodniacy.org
10. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych info@saj.org.pl
11. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS sportfish@sportfish.pl
12. Akademia Kusznierewicza- m.wasik@akademiakusznierewicza.pl
13. Mazowiecki Klub Żeglarski - witek@Lentza35.waw.pl
14. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok” andrzej.mazurek@hasip.com.pl
15. Gdańska Federacja Żeglarska gfz@zeglarz.gda.pl
16. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej kigm@kigm.pl

Jednocześnie informacja o trwających konsultacjach publicznych projektu rozporządzenia została umieszczona na stronie BIP Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

W ramach konsultacji publicznych nie otrzymano uwag od organizacji pracodawców w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców ani związków zawodowych, w rozumieniu ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych.

Uwagi zgłoszone przez pozostałe podmioty dotyczyły głównie spraw związanych z rozszerzeniem zakresu rozporządzenia na jachty rekreacyjne o długości do 15 m. Polskie Związki Sportowe (PZŻ oraz PZMiNW) wskazywały dalszą potrzebę rozszerzania zakresu rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do określenia obowiązkowego wyposażenia. Uwagi SAJ, GFŻ oraz prywatnych armatorów dotyczyły przede wszystkim sprzeciwu wobec określania obowiązkowego wyposażenia dla jachtów rekreacyjnych do 15 m, przy czym należy podkreślić, że projektowane przepisy nie proponują zmian w tym zakresie i podmioty zgłaszające takie uwagi źle zinterpretowały projekt rozporządzenia.

Szczegółowe informacje o zgłoszonych uwagach oraz stanowisku MliR znajdują się 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	Dane i szacunki własne MiiR.											

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 jachtów o obcej przynależności i o polskiej przynależności	Poprawa bezpieczeństwa na jachtach morskich.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W związku ze zmianą na liście wyposażenia obowiązkowego jachtów komercyjnych oraz jachtów rekreacyjnych o długości nie mniejszej niż 15 m w żegludze osłoniętej i przybrzeżnej, armatorzy tych jednostek będą musieli ponieść koszt zakupu tratwy ratunkowej wynoszący ok. 4000 zł. oraz koszt zakupu radiotelefonu VHF wynoszący ok. 300 zł. Nie jest możliwe oszacowanie liczby jednostek, których dotyczyć będzie zmiana, ale spośród ok 800 jachtów komercyjnych i jachtów rekreacyjnych o długości równej bądź większej niż 15 m, tylko część uprawia żeglugę przybrzeżną i osłoniętą, a z danych posiadanych przez MiiR wynika, że większość z nich już wcześniej dobrowolnie doposażyła jachty w tym zakresie.
--	---

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 type="checkbox"/> nie <input checked="" 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 regulacje nie będą miały wpływu na wielkość zatrudnienia.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	
		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu		-	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Wydanie rozporządzenia.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Analiza przyczyn ewentualnych wypadków morskich z udziałem jachtów.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak			