

Projekt z dnia 8 października 2019 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia 2019 r.

w sprawie trybu przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim

Na podstawie art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Inspekcja wstępna, okresowa, pośrednia i odnowieniowa przeprowadzana jest na wniosek armatora statku rybackiego, nie później niż 3 miesiące od dnia złożenia wniosku przez tego armatora.

§ 2. Inspekcja doraźna przeprowadzana jest z urzędu.

§ 3. 1. Inspektor, przed podjęciem czynności inspekcyjnych na statku rybackim, zgłasza swoją obecność kapitanowi statku rybackiego, z wyjątkiem przypadków, gdy zgłoszenie to mogłoby mieć wpływ na wynik inspekcji.

2. W przypadku zgłoszenia swojej obecności kapitanowi statku rybackiego, przed przystąpieniem do inspekcji, inspektor okazuje kapitanowi statku dokument identyfikacyjny, o którym mowa w art. 18 ust. 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452 i 1702), w sposób umożliwiający odczytanie i zanotowanie jego danych osobowych.

§ 4. Kapitan statku rybackiego zapewnia inspektorowi warunki i środki niezbędne do sprawnego przeprowadzenia inspekcji, a w szczególności niezwłocznie przedstawia żądane dokumenty i materiały oraz udostępnia urządzenia techniczne, a w miarę możliwości, oddzielne pomieszczenie w celu przygotowania protokołu, o którym mowa w § 6 ust. 1.

§ 5. Inspektor zachowuje w tajemnicy okoliczności umożliwiające ustalenie tożsamości, w tym danych osobowych, rybaka, który udzielił inspektorowi informacji w zakresie objętym

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 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

inspekcją, jeżeli ujawnienie tych danych mogłoby narazić rybaka na jakikolwiek uszczerbek lub zarzut z powodu udzielenia tej informacji.

§ 6. 1. Ustalenia z inspekcji są dokumentowane w formie protokołu.

2. Protokół z inspekcji zawiera:

- 1) nazwę i siedzibę armatora statku rybackiego oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) datę rozpoczęcia działalności przez armatora statku rybackiego;
- 3) numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), a w razie jego braku, numer rejestrowy statku rybackiego;
- 4) imię i nazwisko kapitana statku rybackiego;
- 5) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe inspektora;
- 6) oznaczenie dni, w których przeprowadzano inspekcję;
- 7) opis stwierdzonych naruszeń oraz inne informacje wynikające z zakresu inspekcji mające istotne znaczenie dla wyników tej inspekcji;
- 8) imiona i nazwiska rybaków udzielających informacji podczas inspekcji, z zastrzeżeniem § 5;
- 9) treść zaleceń dla kapitana statku rybackiego lub armatora statku rybackiego oraz informację o ich realizacji;
- 10) wyszczególnienie załączników stanowiących składową część protokołu;
- 11) wzmiankę o wniesieniu lub niewniesieniu przez kapitana statku rybackiego zastrzeżeń do treści protokołu oraz ewentualnym usunięciu stwierdzonych nieprawidłowości przed zakończeniem inspekcji;
- 12) datę i miejsce podpisania protokołu przez inspektora i kapitana statku rybackiego.

3. Protokół podpisuje inspektor prowadzący inspekcję oraz kapitan statku rybackiego.

4. Kapitanowi statku rybackiego przysługuje prawo zgłoszenia inspektorowi, przed podpisaniem protokołu, umotywowanych zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokole. Protokół powinien zawierać pouczenie o możliwości zgłoszenia zastrzeżeń.

5. Zastrzeżenia zgłasza się inspektorowi na piśmie w terminie 7 dni od dnia przedstawienia protokołu, jednak nie później niż przed dniem opuszczenia portu przez statek rybacki.

6. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 4, inspektor obowiązany jest je rozpatrzyć, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń – zmienić lub uzupełnić odpowiednią część protokołu przez dokonanie stosownej adnotacji na jego końcu, informującej o wprowadzeniu zmiany i wskazaniu, na czym zmiana ta polega.

7. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez kapitana statku rybackiego, inspektor wpisuje w protokole adnotację o odmowie złożenia podpisu przez kapitana statku rybackiego i jej przyczynie, jeżeli jest ona znana.

8. Odmowa podpisania protokołu przez kapitana statku rybackiego nie stanowi przeszkody w realizacji ustaleń zawartych w protokole.

9. W protokole nie można dokonywać poprawek, skreśleń ani uzupełnień bez omówienia ich na końcu protokołu, z wyjątkiem sprostowania oczywistych omyłek pisarskich i rachunkowych, które parafuje inspektor.

10. Protokół sporządza się w języku polskim i angielskim, w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden egzemplarz otrzymuje kapitan statku rybackiego, drugi – przedstawiciel załogi, a trzeci – organ inspekcyjny.

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

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie zakresu i trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku (Dz. U. poz. 2103), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 12 października 2017 r. o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2181).

Departament Prawny
Główny Specjalista ds. Legislacji
A. Olsztyńska
Anna Olsztyńska

NACZELNIK WYDZIAŁU
Piotr Zasieczny
Piotr Zasieczny

DYREKTOR
Departamentu Prawnego
B. Szczurowski
dr Bartosz Szczurowski

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz. ...), zwaną dalej „ustawą”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji dotyczących warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim, mając na względzie konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim, określonych w Konwencji nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa przyjętej przez Międzynarodową Konferencję Pracy w Genewie w dniu 14 czerwca 2007 r. (Dz. U. poz. ...).

Zgodnie z Konwencją nr 188 (oraz ustawą), inspekcjom podlegają statki rybackie

- 1) o długości wynoszącej co najmniej 24 m lub
- 2) zwykle pływające w odległości przekraczającej 200 Mm od linii podstawowej morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej, o której mowa w art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730)

- pozostający w morzu przez dłużej niż 3 doby, rozumiane jako pełne 24 godziny, które obowiązują posiadać Rybacki Certyfikat Pracy.

Zakres takich inspekcji wskazany jest art. 46 ust. 3 ustawy, zgodnie z Rybacki Certyfikat Pracy wydawany jest po inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim, w zakresie określonym w Konwencji nr 188. Również podczas poszczególnych typów inspekcji weryfikowana jest zgodność warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim z Konwencją nr 188. Zgodnie z Konwencją nr 188, inspekcjom podlegają takie aspekty, jak przykładowo: czas pracy i odpoczynku, aktualność dokumentów kwalifikacyjnych rybaków, terminowość wypłaty wynagrodzeń, warunki bytowe i sanitarne rybaków.

Zgodnie z § 1 projektu rozporządzenia, inspekcje: wstępna, okresowa, pośrednia i odnowieniowa, przeprowadzane są na wniosek armatora statku rybackiego, nie później niż 3 miesiące od dnia złożenia wniosku. Rozwiązanie takie zapewni zaplanowanie inspekcji z odpowiednim wyprzedzeniem, mając na uwadze zarówno konieczność uwzględnienia organizacji pracy urzędu morskiego, jak i na podlegającym inspekcji statku rybackiego.

Zgodnie z § 2 projektu rozporządzenia, inspekcja doraźna przeprowadzana jest z urzędu, co wynika, podobnie jak jej zakres, z charakteru tego rodzaju inspekcji.

W § 3 projektu rozporządzenia nakłada się na inspektora obowiązek poinformowania kapitana statku rybackiego o swojej obecności na statku przed podjęciem czynności inspekcyjnych oraz okazania dokumentu identyfikacyjnego.

Natomiast w § 4 projektu rozporządzenia, w celu zapewnienia sprawnego przeprowadzenia inspekcji, na kapitana statku rybackiego nałożono obowiązek udostępnienia żądanych przez inspektora dokumentów, materiałów, urządzeń technicznych oraz ewentualnie oddzielnego pomieszczenia.

Przepis § 5 projektu rozporządzenia przewiduje zachowanie przez inspektora w tajemnicy okoliczności umożliwiających ustalenie tożsamości rybaka udzielającego informacji w zakresie objętym inspekcją. Dotyczy to nie tylko jego danych osobowych, ale również innych informacji pozwalających na ustalenie tożsamości rybaka, np.: zajmowanego na statku rybackim stanowiska. Konsekwencją tego przepisu jest regulacja w § 6 ust. 1 pkt 8, zgodnie z którą informacji takich nie umieszcza się w protokole z inspekcji.

Ustalenia z inspekcji, zgodnie z § 6 projektu rozporządzenia, dokumentowane są w formie protokołu, który zawiera elementy stosowane w obecnej praktyce organów inspekcyjnych. Protokół sporządzony w języku polskim i angielskim przekazywany jest kapitanowi i przechowywany na statku. Rozwiązanie takie umożliwia wgląd do protokołu właściwym władzom państw trzecich, w szczególności tzw. Inspekcji Państwa Portu, a także przedstawicielom organizacji armatorów i marynarzy. Pozostałe egzemplarze protokołu przekazywane są odpowiednio przedstawicielowi załogi oraz organowi inspekcyjnemu.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektowanym rozporządzeniem.

Stosowanie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim</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 Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Krężel, Zastępca dyrektora, Departament Gospodarki Morskiej, MGMIŻŚ, email: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p> <p>Agnieszka Piotrowska-Łaga, Departament Gospodarki Morskiej, MGMIŻŚ, email: agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 8.10.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz.)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 195</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wykonania delegacji ustawowej zawartej w art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz. ...) oraz wdrożenia do polskiego prawa postanowień Konwencji MOP nr 188.

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

Istotą projektu rozporządzenia jest wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MOP nr 188. Część VII – Przestrzeganie i egzekwowanie – Konwencji nr 188 wskazuje na konieczność dokonywania regularnych inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statkach podnoszących banderę narodową. Inspektor jest obowiązany dokonać inspekcji m.in. w zakresie: minimalnych wymagań jakie spełniać powinien rybak, aby mógł podjąć pracę na statku, świadectw zdrowia uprawniających rybaka do pracy na statku, kwalifikacji rybaków, rybackiej umowy o pracę, czasu pracy i odpoczynku rybaków, składu zawodowego załogi statku rybackiego, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku rybackim, opieki medycznej na statku rybackim, wypłat wynagrodzeń i innych świadczeń związanych z pracą na statku rybackim, procedur składania skarg na statku rybackim.

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

Inspekcje uregulowane są podobnie we wszystkich krajach, które ratyfikowały Konwencję nr 188 (według stanu na dzień 3 października 2019 r. jest to 14 państw). W krajach nie będących stronami Konwencji nr 188 brak jest obowiązkowych inspekcji sprawdzających przestrzeganie wymogów przedmiotowej konwencji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Rybaczy zatrudnieni na statkach rybackich o polskiej przynależności, podlegających inspekcjom przewidzianym w Konwencji nr 188	około 500	Urzędy morskie	Poprawa warunków pracy i życia na statku rybackim, podniesienie poziomu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.
Armatorzy statków rybackich podlegających inspekcjom przewidzianym w Konwencji nr 188	49 statków o długości powyżej 24 m	Rejestr MGMIŻŚ	Konieczność dostosowania warunków życia i pracy rybaków do nowych wymogów.
Dyrektorzy urzędów morskich	3	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. poz. 438, z 1995 r. poz. 501 oraz z 1999 r. poz. 438)	Przeprowadzanie inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statkach rybackich zgodnie z nowymi wymaganiami. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – dostosowanie systemu PHICS do rejestracji świadectw zdrowia przez uprawnionych lekarzy.

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

Projekt rozporządzenia otrzymają w ramach konsultacji następujące podmioty:

1. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Business Centre Club;

5. Konfederacja Lewiatan;
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Związek Rzemiosła Polskiego;
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
9. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
10. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
11. Związek Armatorów Polskich;
12. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.;
13. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR);
14. Polski Związek Zarządców Statków;
15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
16. Północnoatlantycka Organizacja Producentów sp. z o. o.;
17. Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.;
18. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
19. Organizacja Producentów Rybnych Władysławowo Sp. z o.o.;
20. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów;
21. Darłowska Grupa Producentów Ryb i Armatorów Łodzi Rybackich Sp. z o.o.;
22. Organizacja Rybaków Łódziowych – Producentów Rybnych Sp. z o.o.;
23. Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o.o.;
24. Zachodniopomorska Grupa Producentów Ryb Sp. z o. o.;
25. Pomorska Organizacja Producentów - ARKA Sp. z o.o.;
26. Darłowska Izba Producentów Ryb Sp. z o.o.;
27. Związek Rybaków Polskich w Ustce;
28. Stowarzyszenie Armatorów Łódziowych;
29. Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Morskiego;
30. Stowarzyszenie Rybaków Zalewu Wiślanego;
31. Zrzeszenie Rybaków Zalewów Szczecińskiego, Kamieńskiego i Jeziora Dąbie;
32. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku;
33. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków;
34. Północnoatlantycka Organizacja Producentów;
35. Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb;
36. Stowarzyszenie Importerów Ryb;
37. Środkowopomorska Grupa Rybacka;
38. Konwent LGR.

Informacje w tym zakresie zostaną zawarte 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie powodowało skutków finansowych dla budżetu państwa.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.
--	--

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	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Armatorzy – dzięki poprawie warunków bytowych, utrzymanie zatrudnienia sprawdzonych pracowników na dotychczasowych stanowiskach.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Załogi statków rybackich – poprawa warunków życia i pracy na statku rybackim, w tym zapewnienie ochrony zdrowia i poprawy bezpieczeństwa na statku.						
	niepełnosprawni i osoby starsze	Brak wpływu						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość.
--	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje zwiększenia obciążeń regulacyjnych, w tym obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na poprawę warunków pracy i życia rybaków na statkach. Inspektorzy urzędów morskich będą dokonywać inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statkach przed wydaniem Rybackiego Certyfikatu Pracy, jak i w celu potwierdzenia jego ważności oraz doraźnie.

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	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Urzędy morskie będą prowadziły rejestr wydanych na podstawie przeprowadzonych inspekcji Rybackich Certyfikatów Pracy. Dyrektorzy urzędów morskich informację o liczbie wydanych Rybackich Certyfikatów Pracy będą umieszczać w sprawozdaniu rocznym z działalności urzędów morskich. Możliwe będzie pozyskanie takich informacji w każdym czasie w zależności od zaistniałych potrzeb.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	