

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia 2016 r.

**w sprawie trybu przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy
i odpoczynku marynarzy**

Na podstawie art. 95 ust. 10 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy, zwana dalej „kontrolą”, jest wykonywana przez organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 2 pkt. 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

2. Kontrola obejmuje w szczególności weryfikację formularza ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy.

§ 2. 1. Przed podjęciem czynności kontrolnych kontrolujący zgłasza swoją obecność kapitanowi statku, z wyjątkiem przypadków, gdy zgłoszenie to mogłoby mieć wpływ na wynik kontroli.

2. Przystępując do kontroli, kontrolujący 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 2015 r., poz. 611, z późn. zm.²⁾), w sposób umożliwiający odczytanie i zanotowanie jego danych osobowych.

§ 3. Kontrolujący zachowuje w tajemnicy okoliczności umożliwiające ustalenie tożsamości, w tym danych osobowych, marynarza, który udzielił kontrolującemu informacji

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1320, 1336, 1569 i 1642.

w zakresie objętym kontrolą, jeżeli ujawnienie tych danych mogłoby narazić marynarza na jakikolwiek uszczerbek lub zarzut z powodu udzielenia tej informacji.

§ 4. 1. Ustalenia z kontroli są dokumentowane w formie protokołu w postaci papierowej.

2. Protokół z kontroli zawiera:

1) nazwę i siedzibę armatora oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);

2) numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), a w razie jego braku, numer rejestrowy statku;

3) imię i nazwisko kapitana statku;

4) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe kontrolującego;

5) oznaczenie dni, w których przeprowadzano kontrolę;

6) opis stwierdzonych naruszeń oraz inne informacje mające istotne znaczenie dla wyników kontroli;

7) imiona i nazwiska marynarzy udzielających informacji podczas kontroli, z zastrzeżeniem § 3;

8) treść decyzji oraz informację o ich realizacji;

9) wyszczególnienie załączników stanowiących składową część protokołu;

10) wzmiankę o wniesieniu lub niewniesieniu przez kapitana statku zastrzeżeń do treści protokołu oraz ewentualnym usunięciu stwierdzonych nieprawidłowości przed zakończeniem kontroli;

11) datę i miejsce podpisania protokołu przez kontrolującego i kapitana statku.

3. Protokół podpisuje kontrolujący oraz kapitan statku.

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

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

6. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 4, kontrolujący obowiązany jest je zbadać, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń - zmienić lub uzupełnić odpowiednią część protokołu.

7. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez kapitana statku kontrolujący wpisuje w protokole adnotację o braku podpisu.

8. Odmowa podpisania protokołu przez kapitana statku 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 kontrolujący.

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

11. Dla statków nie uprawiających żeglugi międzynarodowej protokół sporządzany jest w języku polskim.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia³⁾.

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
SRÓDLĄDOWEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku pracowników na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 194, poz. 1895), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 129 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569).

27.01.2016 r.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 95 ust. 10 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.

Kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy, jest wykonywana przez organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu tj. dyrektora urzędu morskiego.

Kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy jest przeprowadzana z urzędu albo na podstawie wniosku lub skargi pochodzącej od osoby, która posiada informacje o nieprawidłowościach w zakresie przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy na statku. Nie ujawnia się danych tej osoby.

Ustalenia z kontroli dokumentowane są w formie protokołu, który zawiera elementy stosowane w obecnej praktyce organów inspekcyjnych. Protokół sporządzony jest w języku polskim i angielskim. Egzemplarz protokołu otrzymuje kapitan statku, przedstawiciel załogi i organ inspekcyjny. W przypadku statków, które nie uprawiają żeglugi międzynarodowej, protokół sporządzany jest w języku polskim.

Projektowane rozporządzenie przewiduje zachowanie przez kontrolującego w tajemnicy okoliczności umożliwiających ustalenie tożsamości marynarza udzielającego informacji w zakresie objętym kontrolą. Dotyczy to nie tylko jego danych osobowych, ale również innych informacji pozwalających na ustalenie tożsamości marynarza np. zajmowanego na statku stanowiska.

Proponuje się, aby projektowane 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.).

Projektowane rozporządzenie 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 § 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został umieszczony 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 z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie trybu przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Iwona Strzeżek, Wydział Żeglugi Morskiej i Portów, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi tel. (22) 630 13 85; e-mail: iwona.strzezek@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 27.01. 2016 r.</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe - art. 95 ust. 10 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Infrastruktury i Rozwoju Nr 594</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zapewnienie przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy wynikających z dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 2009 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przejętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FTS).

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

W celu zapewnienia, że na statku o polskiej przynależności spełniane są wymagania dotyczące czasu pracy i odpoczynku marynarza, organ inspekcyjny, o którym mowa art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, będzie dokonywał kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.

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

Państwa członkowskie UE są zobligowane do przestrzegania przepisów dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 2009 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przejętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FTS).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
marynarze	ok. 35.000 (obecnie pracujących, również pod obcymi banderami)	Dane pozyskane w ramach współpracy ze Związkiem Armatorów Polskich oraz związkami zawodowymi (w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego)	Dokonując weryfikacji formularza ewidencji czasu pracy i odpoczynku marynarzy, kontrolujący sprawdza przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.
armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	23 statki	Informacja sygnałna GUS	Poddanie się kontroli celem weryfikacji przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.
dyrektorzy urzędów morskich	3 dyrektorów urzędów morskich – w Gdyni, Słupsku oraz w Szczecinie	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. Nr 98, poz. 438, z 1995 r. Nr 100, poz. 501 oraz z 1999 r. Nr 70, poz. 792).	Przeprowadzanie kontroli celem zapewnienia przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.

ceny stałe z .. r.)	małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężny m	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Państwa członkowskie UE	Możliwość kształtowania polityki zatrudniania marynarzy w ramach UE						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
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 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 checked="" 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 type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			

Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.	
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 checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało pozytywny wpływ na obszar zdrowia, z uwagi, iż projektowane rozporządzenie przyczyni się do przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku marynarzy.
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?	
Nie ma konieczności ewaluacji efektów.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
brak	