

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia 2018 r.

**w sprawie trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy
i życia marynarzy na statku²⁾**

Na podstawie art. 94a ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60, 785 i 2181) zarządza się, co następuje:

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

§ 2. Inspekcja doraźna przeprowadzana jest z urzędu.

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

2. Przystępując 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 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785 i 1215), w sposób umożliwiający odczytanie i zanotowanie jego danych osobowych.

§ 4. Kapitan statku 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, marynarza, który udzielił inspektorowi informacji w zakresie

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).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącą pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz. Urz. UE L 329 z 10.12.2013, str. 1).

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

3. Protokół podpisuje inspektor prowadzący inspekcję 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, inspektor obowiązany jest je zbadać, a w przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń - zmienić lub uzupełnić odpowiednią część protokołu poprzez 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 inspektor wpisuje w protokole adnotację o odmowie złożenia podpisu przez kapitana statku i jej przyczynie, jeżeli jest ona znana.

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 inspektor.

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. Organ inspekcyjny przesyła kopię protokołu reprezentatywnej organizacji związkowej w rozumieniu art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. poz. 1240), w razie wystąpienia z wnioskiem przez taką organizację.

§ 7. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

10/01/2018
DYREKTOR
DEPARTAMENTU PRAWNEGO

dr Piotr Szczerkowski

R. Jankowski
10.01.2017r.

NACZELNIK WYDZIAŁU

Adam Krukowski

10/11/2018

³⁾ 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 (Dz. U. poz. 2103), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 6 ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2181).

UZASADNIENIE

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), rozporządzenie 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) zachowuje swoją ważność do wejścia w życie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 94a ww. ustawy, jednak przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 1 pkt 10 ww. ustawy, zastępując jednocześnie dotychczas obowiązującą regulację w tym zakresie. Zgodnie bowiem z art. 94a ww. ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 93a i art. 94 znowelizowanej ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. *o pracy na morzu* (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60, 785 i 2181) zwanej dalej „ustawą”, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia marynarzy na statku.

Przeprowadzenie przez organ inspekcyjny, którym – zgodnie z art. 2 pkt 4 ustawy – jest dyrektor urzędu morskiego, inspekcji warunków pracy i życia na statku jest niezbędne w celu wydania dokumentów, o których mowa w art. 92 znowelizowanej ustawy. Szczegółowe zasady funkcjonowania inspekcji regulują art. 18-32 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785 i 1215), dotyczące funkcjonowania inspekcji państwa bandery (ang. *Flag State Control* - FSC).

Zakres inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku określa Norma A5.1.3 Konwencji o pracy na morzu przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwanej dalej „Konwencją MLC”. Norma ta odsyła do Załącznika A5-I do Konwencji MLC, określającego listę spraw, które powinny zostać objęte inspekcją.

Zgodnie z § 1 projektu rozporządzenia, inspekcje: wstępna, okresowa, pośrednia i odnowieniowa, przeprowadzane są na wniosek armatora, 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 morskigo, jak i na podlegającym inspekcji statku.

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 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 nałożono obowiązek udostępnienia żądanych przez inspektora dokumentów, materiałów, urządzeń technicznych oraz ewentualnie oddzielnego pomieszczenia.

§ 5 projektu rozporządzenia przewiduje zachowanie przez inspektora w tajemnicy okoliczności umożliwiających ustalenie tożsamości marynarza udzielającego informacji w zakresie objętym inspekcją. Dotyczy to nie tylko jego danych osobowych, ale również innych informacji pozwalających na ustalenie tożsamości marynarza np. zajmowanego na statku stanowiska. Konsekwencją tego przepisu jest regulacja § 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, podobnie jak Morski Certyfikat Pracy, Deklaracja Zgodności oraz Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy, na statku (art. 92 znowelizowanej ustawy). Rozwiązanie takie umożliwia wgląd do protokołu właściwym władzom państw trzecich, w szczególności tzw. Inspekcji Państwa Portu, zgodnie z prawidłem 5.2.1 Konwencji MLC, "Inspekcje w porcie", a także przedstawicielom organizacji armatorów i marynarzy. Pozostałe egzemplarze protokołu przekazywane są przedstawicielowi załogi, o którym mowa w art. 40 ustawy oraz organowi inspekcyjnemu. Ponadto, zgodnie z projektowanym § 6 ust. 11, organ inspekcyjny przesyła kopię protokołu w razie wystąpienia z wnioskiem o jej przekazanie przez reprezentatywną organizację związkową w rozumieniu art. 23 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego. Rozwiązanie takie stanowi wykonanie postanowień Konwencji MLC w tym zakresie.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie 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. 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).

Zgodnie z 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.), projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* projektowane rozporządzenie zostanie zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Rozporządzenie jest zgodne 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 marynarzy na statku</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 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: pawel.krezel@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10.01.2018</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac 93</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wykonania delegacji ustawowej zawartej w art. 94a ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60, 785 i 2181).

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

Istotą rozporządzenia jest wdrożenie do polskiego prawa postanowień Konwencji MLC – Prawidło 5.1.4. – Inspekcje i egzekwowanie.

Prawidło 5.1.4 Konwencji wskazuje konieczność dokonywania regularnych inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących banderę narodową. Inspektor jest obowiązany dokonać inspekcji m.in. w zakresie: minimalnych wymagań jakie spełniać powinien marynarz, aby mógł podjąć pracę na statku, świadectw zdrowia uprawniających marynarza do pracy na statku, kwalifikacji marynarzy, marynarskiej umowy o pracę, pośrednictwa pracy do pracy na statku morskim, czasu pracy i odpoczynku marynarzy, składu zawodowego załogi statku, warunków zakwaterowania, wyżywienia i przygotowania posiłków, bezpieczeństwa i higieny pracy na statku morskim, opieki medycznej na statku morskim, wypłat wynagrodzeń i innych świadczeń związanych z pracą na statku morskim, procedur składania skarg na statku morskim.

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

Konwencja MLC została ratyfikowana przez 81 państw, w tym m.in. takie państwa członkowskie UE, jak: Belgia, Bułgaria, Cypr, Finlandia, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Litwa, Hiszpania, Szwecja, Wielka Brytania.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności, do których ma zastosowanie Konwencja MLC	ok. 500 osób	Dane na podstawie informacji urzędów morskich	Zapewnienie spełnienia wymagań Konwencji MLC w zakresie warunków życia i pracy na statkach.
armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	25 statki	Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2016	Konieczność dostosowania warunków pracy i życia na eksploatowanych statkach do wymagań Konwencji MLC oraz ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569) dyrektyw.
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 późn.zm.)	Przeprowadzanie inspekcji celem zapewnienia przestrzegania norm w zakresie warunków pracy i życia marynarzy.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki

Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosowanie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projektowana ustawa zostanie udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych do:

1. Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy,
2. Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
3. Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
4. Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
5. Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów,
6. Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”
7. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych
8. Forum Związków Zawodowych
9. Związku Armatorów Polskich,
10. Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
11. Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych,
12. Polskiego Związku Zarządców Statków,
13. Konfederacji Lewiatan,
14. Pracodawców RP,
15. Business Centre Club,
16. Związku Rzemiosła Polskiego,
17. Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

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	Projektowane rozporządzenia 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,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

ceny stałe z r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	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	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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur
<input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy	<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na poprawę warunków pracy i życia na statku. Inspektorzy urzędów morskich będą dokonywać inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach przed wydaniem Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu

Wejście w życie 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 Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności. Urzędy morskie informację o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności będą umieszczać w sprawozdaniu rocznym ze swojej działalności. Jednakże w zależności od potrzeb będzie można uzyskać informacje o ilości wydanych Morskich Certyfikatów Pracy i Deklaracji Zgodności.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

