

<p>Nazwa projektu Ustawa o pracy na statkach rybackich</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 Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 85 70; e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl</p> <p>Agnieszka Piotrowska-Łaga Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 22 583 86 50, e-mail: agnieszka.piotrowska-laga@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 06.03.2019</p> <p>Źródło: Prawo UE dyrektywa Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche) (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12)</p> <p>Nr w wykazie prac UC109</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Aktualnie kwestie warunków pracy i życia na statkach morskich, w tym na statkach rybackich, reguluje ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2018 r., poz. 616). Przedmiotowa ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego postanowienia 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. 26), zwanej „Konwencją MLC”. Konwencja MLC nie ma zastosowania do statków rybackich, stąd zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy o pracy na morzu, statki te uznaje się za statki niekonwencyjne i przepisy ustawy stosuje się wyłącznie w ograniczonym zakresie (z art. 1 ust. 3). Jednak wobec całkowicie różnej specyfiki pracy na statkach handlowych i na statkach rybackich, przepisy ustawy o pracy na morzu w sposób nieadekwatny i mało efektywny (mimo wyłączeń stosowania niektórych przepisów) chronią prawa i interesy rybaków oraz regulują stosunki pracy. Problem ten wielokrotnie podkreślany był przez partnerów społecznych.

Wychodząc zatem naprzeciw oczekiwaniom społecznym, celem projektowanej ustawy – obok implementacji przepisów unijnych – jest przede wszystkim kompleksowe uregulowanie w odrębnym akcie prawnym kwestii związanych z życiem i pracą na statkach rybackich, jak również z uprawnieniami rybaków oraz obowiązkami armatorów statków rybackich wobec pracujących na nich rybaków.

Ponadto, projektowana ustawa wdraża międzynarodowe normy w zakresie stosunków pracy na statkach rybackich, określone w Konwencji nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 30 maja 2007 r.

Konwencja ta transponowana została do prawa Unii Europejskiej dyrektywą Rady (UE) 2017/159 z dnia 19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche) (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12). Zatem projektowana ustawa dokonuje dodatkowo transpozycji ww. dyrektywy. Dyrektywa ta weszła w życie dnia 16 listopada 2017 r. Powinna zostać wdrożona do krajowego porządku prawnego do dnia 15 listopada 2019 r.

Wdrożenie do prawa krajowego postanowień dyrektywy ma na celu poprawę warunków pracy i życia rybaków oraz zapewnienie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników sektora rybołówstwa morskiego, pracujących na statkach rybackich pływających pod polską banderą.

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

W projekcie ustawy proponuje się regulację wymagań dla rybaków do pracy na statku rybackim, warunków zatrudnienia i życia na statku rybackim, zagadnień ochrony zdrowia oraz kwestii opieki medycznej rybaków. Aktualnie kwestie te bardzo ogólnie uregulowane są w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569, z późn. zm.). Celem projektu jest dostosowanie wymogów odnośnie pracy, życia i ochrony zdrowia rybaków do norm międzynarodowych, określonych w Konwencji nr 188 oraz dyrektywie 2017/159. Dodatkowo, w projekcie przewiduje się zmianę ustawy o pracy na morzu oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim, stanowiące konsekwencję wejścia w życie

ustawy o pracy na statkach rybackich.

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

Dyrektywa 2017/159 będzie stosowana od dnia 15 listopada 2019 r. Zatem aktualnie brak jest materiału porównawczego w zakresie jej implementacji do krajowego porządku prawnego innych państw członkowskich.

Natomiast Konwencja nr 188 do tej pory została ratyfikowana przez trzy państwa członkowskie (Łotwa, Francja, Estonia), z których każde jest w trakcie dostosowania wymogów krajowych w zakresie warunków zatrudnienia i życia na statku rybackim do postanowień dyrektywy 2017/159. Zatem również w tym przypadku brak jest danych do wskazania rozwiązań przyjętych w innych państwach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Rybacy zatrudnieni na statkach rybackich o polskiej przynależności	ok. 5 400	Urzędy morskie	Poprawa warunków pracy i życia na statku rybackim, podniesienie poziomu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa
Armatorzy statków rybackich	834 statki (w tym 785 statków o długości poniżej 24 m i 49 o długości powyżej 24 m)	Rejestr MG MiŻS	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. Nr 98, 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.
powiatowe urzędy pracy	340 powiatowych urzędów pracy	dane MR PiPS	Informowanie osób zainteresowanych podjęciem pracy na statku o agencjach zatrudnienia, które posiadają dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach morskich wydany przez właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz o możliwości skorzystania z usług tych agencji. Projekt ustawy nie przewiduje dodatkowych obciążeń dla powiatowych urzędów pracy.
Państwowa Inspekcja Pracy	1	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2017 r. poz. 786 z późn. zm.)	Uwzględnienie przy inspekcjach BHP nowych wymogów obowiązujących statki rybackie
Lekarze uprawnieni do wydawania świadectw zdrowia	ok. 700	wojewódzkie ośrodki medycyny pracy, właściwe dla miejsca zamieszkania lekarza	Wydawanie i rejestracja świadectw zdrowia w systemie kontrolno-informacyjnym dla portów polskich (PHICS)
Skarb Państwa	1	–	Potencjalne ryzyko ponoszenia kosztów repatriacji rybaków i dochodzenia ich zwrotu od armatorów.

			<p>Mając jednak na uwadze dotychczasowe doświadczenia oraz fakt, że pod polską banderą zarejestrowane są głównie małe statki rybackie, uprawiające przede wszystkim żeglugę bliskiego zasięgu, nie przewiduje się konieczności ponoszenia kosztów repatriacji przez Skarb Państwa. Niemniej jednak obowiązek przewidzenia w prawie krajowym takiej możliwości wynika z Konwencji nr 188 oraz prawa UE.</p> <p>W przypadku ewentualnego wystąpienia przedmiotowych kosztów zostaną one sfinansowane w ramach środków planowanych w ustawie budżetowej dla części 21 – Gospodarka morską, bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel.</p>
--	--	--	---

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 została 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 została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Dodatkowo, projekt ustawy został przekazany do konsultacji z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni). Projekt został również przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego.

Ponadto projekt otrzymały w ramach konsultacji następujące podmioty:

1. Związek Rzemiosła Polskiego
2. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków
3. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
4. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy
5. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów
6. Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych
7. Związek Armatorów Polskich
8. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.
9. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR)
10. Polski Związek Zarządców Statków
11. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
12. Północnoatlantycka Organizacja Producentów sp. z o. o.
13. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów
14. Darłowska Grupa Producentów Rybi Armatorów Łodzi Rybackich Sp. z o. o.
15. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków.

Uwagi zgłosili: Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Konfederacja Lewiatan, Szkuner, Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o.o., Organizacja Rybaków Łódzianych – Producentów Rybnych, Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”, Krajowa Spółdzielnia Kasa Oszczędnościowo-Kredytowa, Środkowopomorska i Darowska Grupa Rybacka, Północnoatlantycka Organizacja Producentów sp. z o. o., Przedsiębiorstwo Usług Morskich "UNIPIL" Sp. z o.o.

Uwagi o charakterze porządkującym i inne zasadne uwzględniono, natomiast uwagi wykraczające poza zakres regulacji projektu lub niezgodnie z dyrektywą 2017/159 lub Konwencją nr 188 odrzucono. Przyczyny nieuwzględnienia uwag wyjaśniono na spotkaniu roboczym z zainteresowanymi podmiotami.

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	0,0000	0,1225	0,0000	0,0000	0,0613	0,0000	0,1225	0,0000	0,0000	0,0613	0,0000	0,3675
budżet państwa	0,0000	0,1225	0,0000	0,0000	0,0613	0,0000	0,1225	0,0000	0,0000	0,0613	0,0000	0,3675
JST	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Wydatki ogółem	0,0000	0,7340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	2,8400
budżet państwa	0,0000	0,7340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	0,2340	2,8400
JST	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Saldo ogółem	0,0000	-0,6115	-0,2340	-0,2340	-0,1728	-0,2340	-0,1115	-0,2340	-0,2340	-0,1728	-0,2340	-2,4725
budżet państwa	0,0000	-0,6115	-0,2340	-0,2340	-0,1728	-0,2340	-0,1115	-0,2340	-0,2340	-0,1728	-0,2340	-2,4725
JST	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

Źródła finansowania	<p>Finansowanie przedmiotowych zadań będzie odbywać się w ramach limitu właściwej do ich sfinansowania części budżetowej, bez konieczności dodatkowego pozyskiwania środków budżetu państwa. Skutki finansowe projektowanej regulacji będą ponoszone w ramach limitu wydatków, określonego corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 - Gospodarka morska, bez konieczności wyasygnowania środków ponad limit dysponenta</p>
---------------------	---

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p><u>Dodatkowe obowiązki inspekcyjne dyrektorów urzędów morskich</u></p> <p>W aktualnym stanie prawnym, inspekcje warunków pracy i życia przeprowadzane zgodnie z ustawą o pracy na morzu, nie dotyczą statków rybackich. Statki rybackie, zgodnie z przedmiotową ustawą, uznawane są za statki niekonwencyjne, do których wymagania ustawy stosują się w ograniczonym zakresie. Statki niekonwencyjne nie są obowiązane do posiadania Morskiego Certyfikatu Pracy. Mogą natomiast go mieć, o ile armator o niego wystąpi. Z dotychczasowej praktyki wynika, że armatorzy statków rybackich, ze względu na duże koszty dostosowania swoich jednostek do wymagań ww. ustawy, nie występowali o Morski Certyfikat Pracy.</p> <p>Projektowana ustawa, dostosowując prawo krajowe do dyrektywy Rady (UE) 2017/159 oraz Konwencji nr 188, przewiduje zmianę w tym zakresie, nakładając na statki rybackie o długości powyżej 24 m lub uprawiające żeglugę 200 Mm od brzegu oraz przebywające w morzu przez dłużej niż trzy dni, obowiązek posiadania Rybackiego Certyfikatu Pracy. Wiązać się to będzie z nałożeniem nowych obowiązków w zakresie inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statkach rybackich na dyrektorów urzędów morskich. W związku z nowymi obowiązkami inspekcyjnymi na tego typu jednostkach, biorąc pod uwagę liczbę jednostek, które podlegać będą kontroli, zajdzie konieczność utworzenia dodatkowych stanowisk pracy – po jednym w Urzędzie Morskim w Gdyni, Urzędzie Morskim w Słupsku i Urzędzie Morskim w Szczecinie. Utworzenie dodatkowych stanowisk biorąc pod uwagę liczbę jednostek, które będą podlegać inspekcji, oraz w związku z dużym obciążeniem obowiązkami inspektorów aktualnie wykonujących inspekcje na podstawie ustawy o pracy na morzu, jest niezbędne z punktu widzenia należytego wywiązywania się ze zobowiązań nałożonych Konwencją nr 188.</p> <p>Szacunkowy koszt utworzenia i utrzymania ww. stanowisk pracy kształtuje się następująco. Wynagrodzenie 3 pracowników – 234 000,00 zł rocznie.</p> <p>Przyjęto bowiem, że dla zapewnienia realizacji nowych obowiązków inspekcyjnych, szacunkowo, koszt utworzenia 1 etatu w urzędzie morskim w skali miesiąca wyniesie 6 500, 00 zł, a w skali roku wyniesie 78 0000 zł. Kwota ta została wyliczona na podstawie rozeznania dotyczącego wynagrodzeń pracowników w gospodarce morskiej, z uwzględnieniem specjalistycznych wymagań, jakie powinni spełniać inspektorzy, w tym konieczności posiadania wyższego wykształcenia, dyplomów potwierdzających posiadanie kwalifikacji morskich oraz doświadczenia w pracy na statkach morskich.</p> <p>W związku z tym, mając na uwadze, że etaty zostałyby utworzone wraz z początkiem 2020 r.,</p>
---	---

należy przyjąć, że koszty byłyby następujące:
 $6\,500 * 12 * 3 \text{ etaty} = 234\,000,00$
 Co oznaczałoby, że suma kosztów związanych z utworzeniem nowych etatów w 2020 r. wyniosłaby 234 000,00 zł.

Dla następnych lat przyjęto:
 $78\,000 \text{ zł} * 3 \text{ etaty} = 234\,000,00 \text{ zł (rocznie)}$

Ponadto w zakresie proponowanej zmiany dotyczącej rejestracji i wydawania świadectw zdrowia dla marynarzy i rybaków w systemie kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS), niezbędna będzie modernizacja tego systemu. Szacowany koszt takiej modernizacji wyniesie 500 000,00 zł

Oplaty za przeprowadzenie przez urzędy morskie inspekcji i wydanie certyfikatów dla statków

Biorąc pod uwagę liczbę 49 statków (pkt 3 OSR), które na mocy Konwencji nr 188 zobligowane będą posiadać Rybacki Certyfikat Pracy, wpływy z opłat za przeprowadzenie inspekcji oraz wydanie przedmiotowych certyfikatów wyniosą ok. 122 500 zł. Zaznaczyć jednak należy, że obowiązek posiadania Rybackiego Certyfikatu Pracy dotyczy jednostek przebywających w morzu przez okres dłuższy niż 3 dni. Część armatorów może zatem, biorąc pod uwagę odbywanie krótszych podróży, nie wystąpić o wydanie certyfikatów.

Certyfikaty wydawane będą na 5 lat. Statki je posiadające będą podlegać również inspekcji pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu między drugą i trzecią datą rocznicową. Koszt przeprowadzenia takiej inspekcji wynosi 50% opłaty standardowej, a więc łącznie ok. 61 250 zł.

Wysokości opłat określone zostały po konsultacji z urzędami morskimi i pokrywają one koszty przeprowadzenia inspekcji i wydania dokumentów.

Prognozowane wpływy z opłat przedstawiają się zatem następująco (mając na uwadze okresy ich ważności oraz datę wejścia regulacji w życie):

2019 r. – 0
 2020 r. – ok. 122 500,00 zł
 2021 r. – ok. 0 zł
 2022 r. – ok. 0 zł
 2023 r. – ok. 61 250,00zł
 2024 r. – ok. 0 zł
 2025 r. – ok. 122 500,00 zł
 2026 r. – ok. 0 zł
 2027 r. – ok. 0 zł
 2028 r. – ok. 61 250,00 zł
 2029 r. – ok. 0 zł

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	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						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							

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 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane przepisy mają pozytywnie wpłynąć na rynek pracy. Przyczynią się do podniesienia jakości warunków pracy i życia rybaków na statkach rybackich.		
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		
Planuje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, za wyjątkiem art. 4 ust. 2 i art. 73 ust. 1 pkt 3, które wejdą w życie po upływie 2 lat od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów wejścia w życie projektu odnośnie inspekcji warunków życia i pracy rybaków na statkach rybackich będzie następować podczas sporządzania corocznego sprawozdania z działań urzędów morskich.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		