

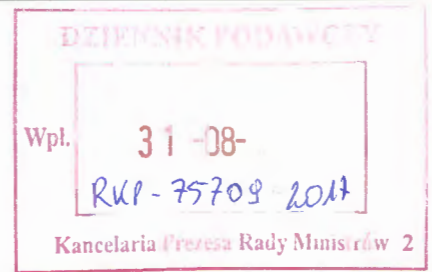


MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

KPRM

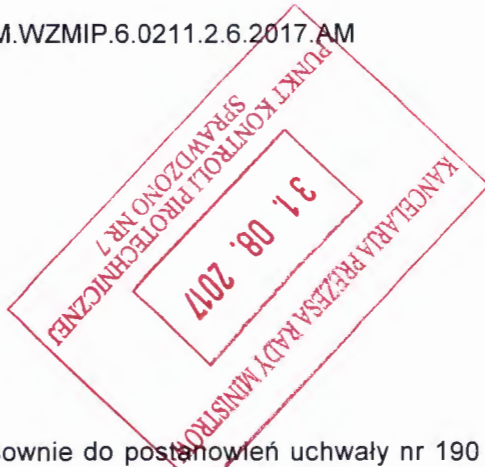


AAA275272



DGM.WZMIP.6.0211.2.6.2017.AM

Warszawa, dnia 30 sierpnia 2017 r.



Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Stanisław Pająk Sekretarz

stosownie do postanowień uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (MP. Z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) w załączeniu przedkładam projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw, z uprzejmą prośbą o skierowanie projektu do rozpatrzenia przez Radę Ministrów.

Projekt ustawy został wpisany do Wykazu Prac Legislacyjnych Rady Ministrów w poz. UC87, co było równoznaczne z wyrażeniem zgody na dalsze procedowanie projektu bez konieczności opracowywania założeń do projektu ustawy (§ 5 ust. 2 regulaminu pracy RM).

Projekt ustawy został uzgodniony międzyresortowo. W dniu 17 maja br. projekt ustawy został rozpatrzony przez Komitet do Spraw Europejskich. Do projektu ustawy przedłożonego na Komitet do Spraw Europejskich uwagi zgłosiło Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Uwagi te zostały uwzględnione. Zgodnie z ustaleniami z Komitetu do Spraw Europejskich projekt ustawy, uwzględniający przedmiotowe uwagi, został uzgodniony z ww. resortami i przekazany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.

W dniu 6 lipca 2017 r. projekt ustawy został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów i rekomendowany Radzie Ministrów. Zgodnie z ustaleniami uwzględniono uwagi Rządowego Centrum Legislacji. Niemniej jednak w odniesieniu do ustaleń dotyczących uwzględnienia uwagi Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej należy wyjaśnić, że uwaga ta odnosząca się do uzupełnienia uzasadnienia do projektu ustawy o informacje na temat warunków i przewidywanego terminu wejścia w życie Poprawek z 2016 r. do Konwencji MLC nie została uwzględniona, ponieważ zgodnie z ustaleniami Stałego Komitetu Rady Ministrów w odniesieniu do uwagi zgłoszonej przez Rządowe Centrum Legislacji przepisy wdrażające Poprawki z 2016 r. do Konwencji MLC zostały usunięte z przedmiotowego projektu ustawy. W związku z tym uwaga zgłoszona przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w ramach obrad Komitetu Stałego Rady Ministrów stała się bezpodstawna. Przedmiotowa kwestia została w trybie roboczym uzgodniona z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

W dniach 13-14 lipca 2017 r. odbyła się komisja prawnicza podczas, której projekt ustawy został dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym. W trakcie prac komisji prawniczej w art. 1 pkt 12 dokonano dostosowania w zakresie kar grzywny nakładanych na armatora w związku z nakładanymi na niego obowiązkami ubezpieczeniowymi, bowiem armator obowiązany jest posiadać nie tylko ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności na wypadek porzucenia marynarza, o którym mowa w art. 62 a ust. 1 ustawy zmieniającej, lecz również ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności armatora w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75 zmienianej ustawy. Rządowe Centrum Legislacji przy piśmie z dnia 17 sierpnia 2017 r. (znak:

RCL.DPG.550.71/2016) potwierdziło zgodność przedmiotowego projektu ustawy z ustaleniami komisji prawniczej.

Dodatkowo, uprzejmie informuję, że przedmiotowy projekt ustawy w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniającą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE, 2009/38/WE i 2002/14/WE oraz dyrektywy Rady 98/59/WE i 2001/23/WE w odniesieniu do marynarzy (Dz. Urz. UE L 263 z 08.10.2015, str. 1), która powinna zostać transponowana przez państwa członkowskie Unii Europejskiej do prawa krajowego do dnia 10 października 2017 r.

2 wypracowań szacunkowych

W zastępstwie
Jerzy Materna
Sekretarz Stanu

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW

Departament Rady Ministrów

RM-10-106-17

01-09-2017

CZŁONKOWIE RADY MINISTRÓW

Przedstawiam dokument rządowy zgłoszony przez
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
- do rozpatrzenia.

(-) Sekretarz Rady Ministrów

Załączniki:

- Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i OSR, projektem rozporządzenia, tabelą zbieżności, odwróconą tabelą zbieżności, raportem z konsultacji publicznych (45 egzemplarzy, w tym 35 płyt CD, 10 wersji papierowych);
- Opinia MSZ o zgodności projektu ustawy z prawem UE (pismo z dn. 3.07.2017 r., znak: DPUE.920.1800.2016/13/as).

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2015 r. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60 i 785) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 59 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Armator ponosi koszty repatriacji marynarza obejmujące:

- 1) transport bagażu osobistego marynarza do 30 kg ciężaru bagażu;
- 2) zakwaterowanie, transport, wyżywienie, wodę pitną oraz niezbędną opiekę medyczną nad marynarzem w czasie repatriacji.”;

2) art. 62 otrzymuje brzmienie:

„Art. 62. 1. W przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności lub podmiot udzielający zabezpieczenia, o którym mowa w art. 62a ust. 1, nie podejmuje działań zmierzających do repatriacji marynarza, repatriację organizuje na wniosek marynarza lub osoby przez niego upoważnionej dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, za pokrycie kosztów repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, odpowiadają solidarnie armator statku i podmiot udzielający zabezpieczenia, o którym mowa w art. 62a ust. 1.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku wydaje decyzję w sprawie obciążenia kosztami repatriacji, określając ich wysokość, podmioty zobowiązane do ich pokrycia oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów.

4. Koszty repatriacji podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

¹⁾ Niniejsza ustawa wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniającą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE, 2009/38/WE i 2002/14/WE oraz dyrektywy Rady 98/59/WE i 2001/23/WE w odniesieniu do marynarzy (Dz. Urz. UE L 263 z 08.10.2015, str. 1).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 5 kwietnia 2002 r. o europejskich radach zakładowych oraz ustawę z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników.

5. Jeżeli ściągnięcie kosztów repatriacji w trybie, o którym mowa w ust. 4, okaże się nieskuteczne, koszty repatriacji, w zakresie określonym w art. 59 ust. 2, ponosi dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku.”;

3) po art. 62 dodaje się art. 62a–62c w brzmieniu:

„Art. 62a. 1. Armator jest obowiązany posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja ubezpieczeniowa lub bankowa lub gwarancja innej instytucji finansowej podobnej do banku lub zakładu ubezpieczeń, odpowiedzialności na wypadek porzucenia marynarza, zwane dalej „zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza”.

2. Marynarz uważany jest za porzuconego, jeżeli armator:

- 1) nie pokrył kosztów repatriacji w przypadkach określonych w ustawie,
- 2) pozostawił marynarza bez uzasadnionych środków utrzymania lub
- 3) w inny sposób jednostronnie zaprzestał wykonywać obowiązki wynikające ze stosunku pracy, w szczególności nie wypłacił wynagrodzenia za pracę przez okres co najmniej dwóch miesięcy.

3. Środki utrzymania, o których mowa w ust. 2 pkt 2, obejmują odpowiednie wyżywienie, zapasy wody pitnej, zakwaterowanie, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz niezbędną opiekę medyczną.

4. Zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza obejmuje:

- 1) zaległe wynagrodzenia i inne świadczenia należne marynarzom od armatora za okres nieprzekraczający 4 miesięcy;
- 2) uzasadnione wydatki poniesione przez marynarzy w związku z porzuceniem, w tym koszty repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2;
- 3) wydatki na zaspokojenie podstawowych potrzeb marynarzy, w szczególności: wyżywienie, wodę pitną, zakwaterowanie, niezbędną opiekę medyczną oraz, w razie potrzeby, ubranie, a także paliwo niezbędne w czasie pozostawania na statku oraz wszelkie poniesione przez marynarzy w sposób uzasadniony koszty i opłaty związane z porzuceniem do chwili powrotu marynarzy do miejsca wskazanego zgodnie z art. 58 ust. 2.

5. Zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza może wygasnąć przed upływem terminu, na jaki zostało udzielone, nie wcześniej jednak niż po upływie 30 dni od zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na

port macierzysty statku przez podmiot, który udzielił zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.

6. W przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza zgodnie z ust. 5, armator, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 5, jest obowiązany uzyskać nowe zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza.

7. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1, nie stanowi ubezpieczenia obowiązkowego w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 1089).

8. Przepisów ust. 1-7 nie stosuje się do statków o pojemności brutto (GT) poniżej 200 jednostek, uprawiających żeglugę wyłącznie na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 62b. 1. Dla każdego statku, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, objętego zabezpieczeniem finansowym na wypadek porzucenia marynarza, podmiot, który go udzielił, wydaje certyfikat potwierdzający to zabezpieczenie. Zakres informacji zawartych w certyfikacie określa załącznik A2-I do Konwencji MLC.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w języku angielskim albo w języku polskim wraz z tłumaczeniem na język angielski.

3. Oryginał certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i pracowników.

4. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, na statku w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

Art. 62c. 1. Marynarz lub osoba przez niego upoważniona może dochodzić roszczeń w zakresie określonym w art. 62a ust. 4 bezpośrednio od podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza.

2. Podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza wypłaca świadczenie niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku przez marynarza lub osobę przez niego upoważnioną.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera wskazanie okoliczności, o których mowa w art. 62a ust. 2.

4. W przypadku gdy wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia wysokości należnego marynarzowi świadczenia nie jest możliwe w terminie 7 dni, podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza wypłaca zaliczkę na pokrycie bieżących potrzeb marynarza. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet późniejszych kwot wypłaconych marynarzowi na wypadek porzucenia.”;

4) uchyla się art. 74;

5) po art. 76 dodaje się art. 76a–76c w brzmieniu:

„Art. 76a. 1. Armator jest obowiązany posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja ubezpieczeniowa lub bankowa lub gwarancja innej instytucji finansowej podobnej do banku lub zakładu ubezpieczeń, odpowiedzialności w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75, zwane dalej „zabezpieczeniem finansowym odpowiedzialności armatora”.

2. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności armatora może wygasnąć przed upływem terminu, na jaki zostało udzielone, nie wcześniej jednak niż po upływie 30 dni od zawiadomienia o tym dyrektora urzędu morskowego właściwego ze względu na port macierzysty statku przez podmiot, który udzielił zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, armator niezwłocznie zapewnia umieszczenie na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu, informacji dotyczącej terminu ustania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora.

4. W przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora zgodnie z ust. 2, armator, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany uzyskać nowe zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności armatora.

5. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1, nie stanowi ubezpieczenia obowiązkowego w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Art. 76b. 1. Dla każdego statku objętego zabezpieczeniem finansowym odpowiedzialności armatora, podmiot, który go udzielił, wydaje certyfikat potwierdzający to zabezpieczenie. Zakres informacji zawartych w certyfikacie określa załącznik A4-I do Konwencji MLC.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w języku angielskim albo w języku polskim wraz z tłumaczeniem na język angielski.

3. Oryginał certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i pracowników.

4. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

Art. 76c. 1. Marynarz, osoba przez niego upoważniona lub uprawnieni w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członkowie rodziny marynarza mogą dochodzić roszczeń w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75, bezpośrednio od podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora. Podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora wypłaca świadczenie bez zbędnej zwłoki.

2. W przypadku gdy w wyniku długotrwałej niezdolności do pracy będącej skutkiem choroby lub uszkodzenia ciała zachodzą trudności w ustaleniu wysokości należnego marynarzowi świadczenia, podmiot udzielający zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora wypłaca zaliczkę na pokrycie bieżących potrzeb marynarza. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet późniejszych kwot wypłaconych osobom, o których mowa w ust. 1, w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75.

3. Wypłata świadczenia może być potwierdzona na formularzu, którego wzór określa załącznik B4-I do Konwencji MLC.”;

6) w art. 89 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Certyfikat jest wydawany na podstawie pozytywnych wyników inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku przeprowadzonej przez organ inspekcyjny w zakresie określonym w załączniku A5-I do Konwencji MLC.”;

7) art. 92 otrzymuje brzmienie:

„Art. 92. 1. Statek o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek, uprawiający żeglugę międzynarodową lub żeglugę pomiędzy portami innego państwa, posiada certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy.

2. Statek, o którym mowa w ust.1, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego.

3. Dla statku o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500 jednostek certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy wydaje się na wniosek armatora.

4. Certyfikat wraz z deklaracją albo certyfikat tymczasowy wydaje się w języku polskim i angielskim.

5. Armator jest obowiązany zapewnić umieszczenie kopii certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego na statku, w widocznym i dostępnym dla marynarzy miejscu.

6. Oryginały certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego przechowuje się razem z pozostałymi dokumentami statku i udostępnia na żądanie właściwych władz lub na wniosek organizacji pracodawców i pracowników.

7. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie certyfikatu wraz z deklaracją albo certyfikatu tymczasowego jest pobierana opłata. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

8. Wzór certyfikatu i deklaracji do niego oraz wzór certyfikatu tymczasowego określa załącznik A5-II do Konwencji MLC.”;

8) po art. 93 dodaje się art. 93a w brzmieniu:

„Art. 93a. 1. Statek inny niż statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, podlega inspekcji okresowej warunków pracy i życia marynarzy na statku przeprowadzanej przez organ inspekcyjny, w zakresie określonym w załączniku A5-I do Konwencji MLC. Inspekcję okresową przeprowadza się nie rzadziej niż co 3 lata.

2. Organ inspekcyjny, w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że statek nie spełnia wymagań dotyczących warunków pracy i życia marynarzy w zakresie, o którym mowa w ust. 1, może przeprowadzić z urzędu inspekcję doraźną.

3. Za przeprowadzenie inspekcji, o której mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości 1000 zł. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”;

9) w art. 94:

a) w ust. 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Statek, o którym mowa w art. 92 ust. 1 i 3, podlega inspekcji.”;

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odnowieniowej - przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu.”;

b) uchyla się ust. 2;

10) po art. 94 dodaje się art. 94a i art. 94b w brzmieniu:

„Art. 94a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 93a i art. 94, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności przeprowadzanych inspekcji, a także prawidłowej weryfikacji spełniania warunków pracy i życia marynarzy na statku.

Art. 94b. 1. Jeżeli inspekcja odnowieniowa została zakończona w okresie 3 miesięcy przed upływem ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny od dnia zakończenia inspekcji przez okres nieprzekraczający pięciu lat od dnia upływu ważności certyfikatu.

2. Jeżeli inspekcja odnowieniowa została zakończona wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny przez okres nieprzekraczający pięciu lat od dnia zakończenia inspekcji.”;

11) po art. 110 dodaje się art. 110a w brzmieniu:

„Art. 110a. Kto, będąc armatorem:

- 1) uprawia żeglugę z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 62b ust. 4 lub w art. 76a ust. 3, lub w art. 76b ust. 4, lub w art. 92 ust. 1 lub 5,
- 2) nie poddał statku inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, o której mowa w art. 93a

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 zł do 10 000 zł.”;

12) w art. 112 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) nie posiada wymaganego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 62a ust. 1 lub art. 76a ust. 1”;

13) w art. 116 w pkt 7 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) nakłania marynarza, osobę przez niego upoważnioną lub uprawnionego w rozumieniu art. 93 § 4 Kodeksu pracy członka rodziny marynarza, do akceptacji świadczenia niższego niż wynikające z art. 73 lub art. 75”;

14) w art. 117 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do właściwości organów oraz trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych, o których mowa w art. 110 oraz art. 110a, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2145 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785 i 1215).”.

Art. 2. W ustawie z dnia 5 kwietnia 2002 r. o europejskich radach zakładowych (Dz. U. z 2012 r. poz. 1146 oraz z 2015 r. poz. 1240) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 14 po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu:

„1a. Członek specjalnego zespołu negocjacyjnego, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, może wyznaczyć zastępcę w celu wzięcia udziału w zebraniu z zarządem centralnym.

1b. Zebranie zarządu centralnego ze specjalnym zespołem negocjacyjnym planuje się w miarę możliwości tak, aby umożliwić członkowi specjalnego zespołu negocjacyjnego lub jego zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, udział w tym zebraniu.

1c. Członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub jego zastępca, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, są uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu zarządu centralnego ze specjalnym zespołem negocjacyjnym:

- 1) jeżeli w czasie, gdy zebranie ma miejsce, ten członek lub jego zastępca nie przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę;
- 2) z wykorzystaniem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych – jeżeli w czasie, gdy zebranie ma miejsce, ten członek lub jego zastępca przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę – o ile istnieje możliwość wykorzystania tych technologii.”;

2) w art. 18 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Do określenia w porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, uprawnień przedstawicieli, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, stosuje się odpowiednio art. 14 ust. 1a-1c.”;

3) w art. 19:

a) w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) uprawnienia członka europejskiej rady zakładowej, który wchodzi w skład załogi statku morskiego.”,

b) po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:

„1c. Do określenia w porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, uprawnień członka europejskiej rady zakładowej, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, stosuje się odpowiednio art. 14 ust. 1a-1c.”;

4) po art. 30 dodaje się art. 30a w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. Członek europejskiej rady zakładowej, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, może wyznaczyć zastępcę w celu wzięcia udziału w zebraniu organizacyjnym lub spotkaniu z zarządzeniem centralnym.

2. Zebranie organizacyjne i spotkanie z zarządzeniem centralnym planuje się w miarę możliwości tak, aby umożliwić członkowi europejskiej rady zakładowej lub jego zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, udział w tym zebraniu i spotkaniu.

3. Członek europejskiej rady zakładowej lub jego zastępca, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, są uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu organizacyjnym i spotkaniu z zarządzeniem centralnym:

- 1) jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie mają miejsce, ten członek lub jego zastępca nie przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę;
- 2) z wykorzystaniem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych – jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie mają miejsce, ten członek lub jego zastępca przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę – o ile istnieje możliwość wykorzystania tych technologii.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników (Dz. U. z 2016 r. poz. 1474) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku zamiaru przeprowadzenia grupowego zwolnienia dotyczącego członków załogi statku morskiego o polskiej przynależności, pracodawca przekazuje informacje, o których mowa w ust. 6, powiatowemu urzędowi pracy właściwemu ze względu na siedzibę armatora.”;

- 2) w art. 4 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku zamiaru przeprowadzenia grupowego zwolnienia dotyczącego członków załogi statku morskiego o polskiej przynależności, pracodawca przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, powiatowemu urzędowi pracy właściwemu ze względu na siedzibę armatora.”.

Art. 4. 1. Przepisy art. 76a-76c ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się do zabezpieczeń finansowych odpowiedzialności w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75 ustawy zmienianej w art. 1, udzielonych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności, o którym mowa w art. 74 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, udzielone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowuje ważność przez okres, na jaki zostało udzielone, jednak nie dłużej niż do dnia 20 lutego 2018 r.

Art. 5. Armator statku, o którym mowa w art. 93a ustawy zmienianej w art. 1, jest obowiązany złożyć wniosek o przeprowadzenie inspekcji okresowej, o której mowa w art. 93a ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 94a ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 94 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 94a ustawy zmienianej w art. 1, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

W zastępstwie
Jerzy Materna
Sekretarz Stanu

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departament Gospodarki Morskiej
Paweł Krężel

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

DYREKTOR
DEPARTAMENTU PRAWNEGO
30.08.2014

wz. Dyrektora
Departamentu Prawnego

dr Bartosz Szczurowski

NACZELNIK WYDZIAŁU
28/8/17

Adam Krukowski