

UZASADNIENIE

DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O PRACY NA MORZU ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

1. Cel projektowanej regulacji.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw, zwany dalej „projektem”, ma na celu wdrożenie:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniającej 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, zwana dalej „dyrektywą 2015/1794”;
- 2) Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przyjętej w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., zwanej dalej „Konwencją MLC” – zatwierdzonych w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (Dz. U. z 2017 r. poz. 845), zwanych dalej „Poprawkami z 2014 r.”, które zostały włączone do polskiego systemu prawnego ustawą z dnia 23 września 2016 r. o ratyfikacji Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1835).

2. Wdrożenie Poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC – art. 1 projektu.

Postanowienia Konwencji MLC wdrożone są do prawa UE w następujących aktach prawnych:

- dyrektywie Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE;
- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;
- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotyczącej pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Państwa Członkowskie UE zostały upoważnione do przyjęcia Poprawek z 2014 r. podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy na podstawie decyzji Rady UE z dnia 26 maja 2014 r. nr 2014/346/UE.¹

Poprawki z 2014 r. weszły w życie w dniu 18 stycznia 2017 r.

Art. 1 pkt 1-3 stanowią wdrożenie Poprawek z 2014 r. w zakresie zmian w Prawidle 2.5 Konwencji MLC – „Repatriacja”. Zmiana w art. 1 pkt 1-2 ma na celu wyraźne określenie zakresu kosztów repatriacji zgodnie z postanowieniami Prawidła 2.5 oraz wskazanie, że w przypadku gdy armator statku o polskiej przynależności lub podmiot udzielający zabezpieczenia na wypadek porzucenia marynarza nie podejmuje działań zmierzających do repatriacji marynarza, repatriację organizuje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej. Podkreślenia wymaga, że w ww. przypadku repatriacja jest organizowana na wniosek marynarza lub osoby przez niego upoważnionej, co oznacza, że również w przypadku nieskuteczności repatriacji przez armatora, bądź ww. podmiotu udzielającego zabezpieczenia, marynarz lub osoba przez niego upoważniona mogą zwrócić się w tej kwestii z wnioskiem do dyrektora

¹ Decyzja Rady z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w odniesieniu do poprawek do kodeksu Konwencji o pracy na morzu (Dz. Urz. UE L 172 z 12.06.2014 r., str. 28).

urzędu morskiego, który może w razie potrzeby we współpracy z konsulem Rzeczypospolitej Polskiej podjąć działania mające na celu ustalenie zajścia ww. okoliczności. Dyrektor urzędu morskiego dochodzi zwrotu kosztów repatriacji od armatora statku lub podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza, którzy solidarnie odpowiadają za pokrycie kosztów repatriacji marynarza.

Należy przy tym wyjaśnić, że możliwość podejmowania działań zmierzających do repatriacji marynarza przez podmiot udzielający zabezpieczenia finansowanego na wypadek porzucenia marynarza, o której mowa w art. 62 ust. 1 projektowanej ustawy, nie wynika wprost z przepisów Konwencji MLC, lecz stanowi odzwierciedlenie powszechnie stosowanych praktyk. Należy bowiem wskazać, że w sektorze gospodarki morskiej funkcjonują wyspecjalizowane podmioty zrzeszające armatorów, oferujące ubezpieczenia morskie na zasadzie wzajemności tzw. Kluby P&I (Protection & Indemnity Clubs). Należy zaznaczyć, że 95% światowego tonażu ubezpieczona jest w ramach trzynastu klubów P&I składających się na Międzynarodową Grupę Klubów P&I. Kluby te posiadają tzw. korespondentów w portach na całym świecie, którzy w praktyce zajmują się np. repatriacją marynarzy. Takie rozwiązanie jest mniej kosztowne dla Klubów P&I niż w przypadku, gdy Klub miałby refundować koszty związane z repatriacją marynarza zorganizowaną przez niego samego. Sytuacja ta jest również korzystna dla samego marynarza, który nie musi martwić się o organizację przelotu, noclegu, itp. - często w bardzo egzotycznych portach, bez dostępu do internetu i innych środków komunikacji. Podkreślenia wymaga fakt, że najstarszy Klubu P&I – Britannia, należący do ww. grupy, został utworzony w 1855 r.

Art. 1 pkt 3 przewiduje dodanie art. 62a–62c, które wdrażają Poprawki z 2014 r. w zakresie:

- wprowadzenia obowiązku posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza;
- wprowadzenia obowiązku posiadania przez statek certyfikatu potwierdzającego ww. zabezpieczenie finansowe, wydanego przez podmiot udzielający zabezpieczenia;
- określenia kiedy uznaje się marynarza za porzuconego.

Przewidziane w projekcie zmiany w ww. zakresie stanowią powtórzenie Poprawek z 2014 r. w zakresie Prawidła 2.5.

Należy wyjaśnić, że wg projektowanych przepisów marynarz uważany jest za porzuconego, jeżeli armator:

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

Przy czym przez ww. środki utrzymania należy rozumieć odpowiednie wyżywienie, zapasy wody pitnej, zakwaterowanie, paliwo niezbędne do przetrwania na statku oraz niezbędną opiekę medyczną.

Ww. obowiązek posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza ma na celu zabezpieczenie powrotu marynarza do miejsca zamieszkania lub miejsca, w którym została podpisana marynarska umowa o pracę, czy też innego miejsca wskazanego w marynarskiej umowie o pracę, jak również zabezpieczenie zaległych świadczeń przysługujących marynarzowi. Należy bowiem wskazać, że zabezpieczenie finansowe na wypadek porzucenia marynarza obejmuje:

- zaległe wynagrodzenie i inne świadczenia należne marynarzowi od armatora za okres nieprzekraczający 4 miesięcy;
- uzasadnione wydatki poniesione przez marynarza w związku z porzuceniem, w tym koszty repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2;

- wydatki na zaspokojenie podstawowych potrzeby marynarza, 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 marynarza w sposób uzasadniony koszty i opłaty związane z porzuceniem do chwili powrotu marynarza do miejsca wskazanego wyżej.

Art. 1 pkt 4 i 5 stanowią wdrożenie Poprawek z 2014 r. w zakresie Prawidła 4.2 – „Odpowiedzialność finansowa armatorów”. Wprowadzają one obowiązek posiadania przez armatora zabezpieczenia finansowego roszczeń wynikających z choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci marynarza. Fakt posiadania zabezpieczenia finansowego potwierdzony będzie certyfikatem wydawanym przez podmiot udzielający zabezpieczenia, przewożonym na statku, co stanowi wymóg Konwencji MLC w wersji zmienionej Poprawkami z 2014 r.

Z informacji uzyskanych z Sekretariatu Międzynarodowej Grupy Klubów P&I² wynika, iż wymagane przez Poprawki z 2014 r. zabezpieczenie finansowe będzie zapewnione w ramach tzw. ochrony klubowej.

W nawiązaniu do powyższego wyjaśnienia wymaga, że ubezpieczenie odpowiedzialności finansowej armatora w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75 zmienianej ustawy, 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, z późn. zm.). Należy bowiem wskazać, że armator może posiadać 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 wyżej. Posiadanie innego zabezpieczenia finansowego również wypełnia ww. obowiązek odpowiedniego zabezpieczenia.

Fakt posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności na wypadek porzucenia marynarza oraz ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora, a także sposób przechowywania oraz udostępniania certyfikatów poświadczających posiadanie przez armatora ww. ubezpieczeń lub innych zabezpieczeń finansowych podlegać będzie inspekcji. Dlatego art. 1 pkt 6-13 projektowanej ustawy zawierają zmiany dotyczące inspekcji i certyfikatów.

Ze względu na fakt, iż Konwencja MLC przewiduje możliwość jej zmiany w tzw. procedurze milczącej zgody (*tacit acceptance*), zrezygnowano z przewidzianej w art. 92 ust. 6 ustawy o pracy na morzu delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru certyfikatu, certyfikatu tymczasowego i deklaracji MLC. Wzory te określone są w Konwencji MLC, a obowiązujące rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 grudnia 2015 r. w sprawie wzoru Morskiego Certyfikatu Pracy, Tymczasowego Morskiego Certyfikatu Pracy i Deklaracji Zgodności (część I i II) stanowi powtórzenie Konwencji MLC. Z tego względu art. 92 ust. 8 w projektowanym brzmieniu odsyła w zakresie wzorów tych dokumentów bezpośrednio do Konwencji MLC. Rozwiązanie takie zapewni w przyszłości aktualność wydawanych przez dyrektorów urzędów morskich dokumentów i ich zgodność z ewentualnymi zmianami wzorów w Konwencji MLC w procedurze milczącej zgody. Podkreślić należy też, że podobny zabieg zastosowano m.in. w § 36 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego.

W związku z tym, że ustawa wchodzi w życie w terminie 30 dni po jej opublikowaniu nie ma potrzeby określania przepisów przejściowych w powyższym zakresie. Dyrektorzy urzędów morskich, jak wskazano wyżej, będą stosowali wzory określone bezpośrednio w Konwencji MLC.

² Kluby P&I (Protection & Indemnity Clubs) – wyspecjalizowane w zakresie ubezpieczeń żeglugowych towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych. Kluby P&I z Międzynarodowej Grupy z siedzibą w Londynie ubezpieczają ok. 95% światowego tonażu.

Pozostałe zmiany art. 92 ustawy o pracy na morzu polegają na wyraźnym wskazaniu, że statek nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu wraz deklaracją albo certyfikatu tymczasowego.

Z tych samych względów (regularne przyjmowanie poprawek do Konwencji MLC w procedurze milczącej zgody) zrezygnowano z określenia w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zakresu inspekcji statku (obecny art. 94 ust. 2 ustawy o pracy na morzu). Zakres ten bowiem wynika bezpośrednio z załącznika A5-I Konwencji MLC. Z tego względu dokonano odpowiedniej korekty art. 89 ust. 3.

W art. 1 pkt 8 wprowadzono nowy art. 93a, w którym określono zasady inspekcji statków innych niż statki, o których mowa w art. 92 ust. 1 i 3 ustawy, tj. statków o pojemności brutto (GT) poniżej 500, których armatorzy nie wystąpili z wnioskiem o wydanie certyfikatu wraz deklaracją albo certyfikatu tymczasowego.

Obowiązek przeprowadzenia na tego typu statkach inspekcji wynika obecnie z ustawy o bezpieczeństwie morskim. Inspekcje takie przeprowadzane są przy okazji przeprowadzania inspekcji bezpieczeństwa statku. Jak jednak pokazuje praktyka (zatrzymanie statku o polskiej przynależności w obcym porcie ze względu na niespełnianie wymagań Konwencji MLC), rozwiązanie takie nie zapewnia odpowiedniego poziomu egzekwowania postanowień Konwencji MLC, stąd konieczne jest wprowadzenie dedykowanej inspekcji – na zasadach określonych w Prawidle 5.1.4 Konwencji MLC (Inspekcje i egzekwowanie). Zgodnie z Normą A5.1.4 ust. 4 Konwencji MLC projekt przewiduje przeprowadzanie inspekcji nie rzadziej niż co 3 lata.

Art. 1 pkt 9 i 10 stanowią konsekwencję ww. zmian w zakresie inspekcji statku.

W art. 1 pkt 9 dostosowano odwołanie do odpowiednich ustępów art. 92 zmienianej ustawy. Zaś art. 1 pkt 10 zawiera delegację dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, trybu przeprowadzania inspekcji statków a nie jak dotychczas również zakresu poszczególnych rodzajów inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, z uwagi, że zakres ten został określony w ustawie.

W art. 1 pkt 11 określono kary pieniężne nakładane w przypadku uprawiania żeglugi statkiem nieposiadającym odpowiednich dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań w zakresie warunków pracy i życia na morzu (certyfikat MLC lub certyfikat tymczasowy) oraz niepoddanie statku właściwej inspekcji. Natomiast w pkt 12 – uzupełniono kary grzywny wynikające z nie stosowania przepisów dotyczących obowiązku posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności na wypadek porzucenia, o którym mowa w art. 62a ust. 1 ustawy zmieniającej, czy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora w zakresie, o którym mowa w art. 73 i art. 75 zmienianej ustawy w związku ze zmianami wprowadzonymi projektowaną ustawą.

3. Wdrożenie dyrektywy 2015/1794/UE – art. 2 oraz art. 3 projektu.

Dyrektywa 2015/1794/UE dokonała zmiany:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE z dnia 22 października 2008 r. w sprawie ochrony pracowników na wypadek niewypłacalności pracodawcy;
- dyrektywy 2009/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie ustanowienia europejskiej rady zakładowej lub trybu informowania pracowników i konsultowania się z nimi w przedsiębiorstwach lub w grupach przedsiębiorstw o zasięgu wspólnotowym, zwanej dalej „dyrektywą 2009/38”;
- dyrektywy 2002/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. ustanawiającej ogólne ramowe warunki informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami we Wspólnocie Europejskiej;
- dyrektywy Rady 98/59/WE z dnia 20 lipca 1998 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zwolnień grupowych, zwanej dalej „dyrektywą 98/59”;

- dyrektywy Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów,

włączając do ich zakresu stosowania marynarzy.

Zawarty w ww. projekcie art. 2 wprowadza zmiany w ustawie z dnia 5 kwietnia 2002 r. o europejskich radach zakładowych (Dz. U. z 2012 r. poz. 1146, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o radach zakładowych”, mające na celu wdrożenie dyrektywy 2015/1794. Przedmiotowe zmiany polegają na dodaniu nowych jednostek redakcyjnych w art. 14, art.18 i art. 19.

Dyrektywa 2015/1794 w zakresie dyrektywy 2009/38/WE dodała do art. 10, zatytułowanego „Rola i ochrona przedstawicieli pracowników”, nowe akapity do ust. 3 regulujące sytuację pracowników, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, wybranych na funkcje przedstawicieli pracowników jako członkowie specjalnego zespołu negocjacyjnego, członkowie europejskiej rady zakładowej, przedstawiciele funkcjonujący w ramach procedur ustanowionych na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 2009/38/WE. Przedmiotowe zmiany zostały ujęte w ustawie o radach zakładowych.

W związku z powyższym w art. 14 i art. 30a odpowiednio wskazano, że członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub członek europejskiej rady zakładowej lub odpowiednio ich zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, są uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu zarządu centralnego ze specjalnym zespołem negocjacyjnym lub odpowiednio, w przypadku członka europejskiej rady zakładowej, w zebraniu organizacyjnym i spotkaniu z zarządem centralnym, jeżeli w czasie, gdy zebranie lub ww. spotkanie ma miejsce, ten członek lub jego zastępca nie przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi ma siedzibę. 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 żeglugi ma siedzibę to są oni uprawnieni do uczestnictwa ww. zebraniach czy spotkaniach z wykorzystaniem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych, o ile istnieje możliwość ich wykorzystania.

Ponadto należy wskazać, że projektowane przepisy przewidują, iż 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.

Należy zauważyć, że analogicznie w przypadku europejskiej rady zakładowej, zebranie organizacyjne i spotkanie z zarządem 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. W przypadku gdy członek europejskiej rady zakładowej lub jego zastępca, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, nie są w stanie uczestniczyć w zebraniu organizacyjnym lub spotkaniu z zarządem centralnym, do organizacji zebrania lub spotkania wykorzystuje się w miarę możliwości nowe technologie informacyjne i komunikacyjne.

Co więcej, mając na uwadze przypadki, w których nie powołano europejskiej rady zakładowej, w art. 18, zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2009/38/WE, do którego odsyła ww. art. 10 ust. 3, wskazano inne procedury informacyjne w odniesieniu do pracowników wchodzących w skład załogi statków.

Art. 3 projektu ma na celu wdrożenie zmian do dyrektywy 98/59/WE, które mają na celu stosowanie przedmiotowej dyrektywy również do załóg statków morskich. W związku z tym, że dyrektywa 98/59/WE została wdrożona do polskiego porządku prawnego w ustawie z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników (Dz. U z 2016 poz. 1474), przewiduje się dokonanie odpowiednich zmian w przedmiotowej ustawie.

W związku z powyższym w ww. ustawie proponuje się dodanie w art. 2 ustępu 6a oraz w art. 4 ustępu 1a, które stanowią wdrożenie akapitu z art. 3 ust. 1 dyrektywy 98/59/WE, dodanego przez dyrektywę 2015/1794, i stanowią, że w przypadku zamiaru przeprowadzenia grupowego

zwolnienia dotyczącego załogi statku morskiego o polskiej przynależności, pracodawca przekazuje stosowne informacje powiatowemu urzędowi pracy właściwemu ze względu na siedzibę armatora statku. Przedmiotowy przepis ma na celu dookreślenie przepisów odnoszących się do kwestii przekazywania informacji o przyczynach zamierzonego grupowego zwolnienia, liczbie zatrudnionych pracowników i grupach zawodowych, do których oni należą, grupach zawodowych pracowników objętych zamiarem grupowego zwolnienia, okresie, w ciągu którego nastąpi takie zwolnienie, proponowanych kryteriach doboru pracowników do grupowego zwolnienia, kolejności dokonywania zwolnień pracowników, propozycjach rozstrzygnięcia spraw pracowniczych związanych z zamierzonym grupowym zwolnieniem, sposobu ustalania wysokości świadczeń pieniężnych w przypadku zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku morskiego.

Dodatkowo, należy wskazać, że zatrudnienie na statku następuje na podstawie marynarskiej umowy o pracę. Marynarską umowę o pracę zawiera się na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej.

W pozostałym zakresie dyrektywa 2015/1794 nie wymaga wdrożenia ze względu na fakt, iż Polska nie skorzystała z możliwości stosowania przedmiotowych wyłączeń dla marynarzy.

Art. 6 zawiera przepisy przejściowe w zakresie zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora. 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. Ponadto przewiduje się, że przepisy art. 76a-76c ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się do zabezpieczeń finansowych odpowiedzialności w zakresie, o którym mowa w art. 73 i 75 ustawy zmienianej w art. 1, udzielonych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 5 i art. 6 zawierają przepisy przejściowe w odniesieniu do obowiązku przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statkach. Przewiduje się, że 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.

Ponadto 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.

4. Termin wejścia w życie ustawy

Proponuje się, by ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

5. W związku z art. 103 ust. 1 a ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz.1829 z późn zm.) należy zaznaczyć, że projektowana ustawa będzie miała wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Bowiem należy wskazać, że w art. 1 pkt 8 projektowanej ustawy wprowadzono nowy art. 93 a, który jak ww. przewiduje zasady inspekcji statków innych niż statki, o których mowa w art. 92 ust. 1 i 3 ustawy, tj. statków o pojemności brutto (GT) poniżej 500, których armatorzy nie wystąpili z wnioskiem o wydanie certyfikatu wraz deklaracją albo certyfikatu tymczasowego. Zgodnie z Normą A5.1.4 ust. 4 Konwencji MLC projektowana ustawa przewiduje przeprowadzanie inspekcji statków co 3 lata. Koszt inspekcji wynosić będzie 1000 zł. Przedmiotowe rozwiązanie ma zapewnić egzekwowanie postanowień Konwencji MLC.

6. Projektowana ustawa 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.).

7. Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym 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. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

8. 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), 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.

9. Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.