



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-106-17

Druk nr 1833

Warszawa, 12 września 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o pracy na morzu
oraz niektórych innych ustaw z projektem
aktu wykonawczego.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

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. 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 jest uważany 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 2 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 wnioszek 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 5000 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, 1215 i 1566).”.

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 załadowej, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, może wyznaczyć zastępcę w celu wzięcia udziału w zebraniu organizacyjnym lub spotkaniu z zarządem centralnym.

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

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

UZASADNIENIE

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, zwanej 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, 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, przyjętej dnia 23 lutego 2006 r. w Genewie, zatwierdzonych w dniu 11 czerwca 2014 r. w Genewie przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy (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 i 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 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 zmienianej 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

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, str. 28).

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 potrzeb 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,

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.

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 po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, nie ma potrzeby określania przepisów przejściowych w powyższym zakresie.

Dyrektorzy urzędów morskich, jak wskazano wyżej, będą stosowali wzory określone bezpośrednio w Konwencji MLC.

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 zmienianej 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 do spraw 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 zmienianej ustawy, 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

wchodzą w skład załogi statku morskiego, udział w tym zebraniu i spotkaniu. W przypadku gdy członek europejskiej rady zakładowej lub jego zastępca, którzy wchodzą 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 r. poz. 1474), przewiduje się dokonanie odpowiednich zmian w przedmiotowej ustawie.

W związku z powyższym w ww. ustawie proponuje się dodanie w art. 2 ust. 6a oraz w art. 4 ust. 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. 4 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 art. 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, aby ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

5. W związku z art. 103 pkt 1a 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. Bowiern należy wskazać, że w art. 1 pkt 8 projektowanej ustawy wprowadzono nowy art. 93a, który 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. Stosownie 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.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (wiodące) Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (współpracujące) Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Krężel – Zastępca Dyrektora Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej tel. 022 583-85-66, e-mail: pawel.krezel@mgm.gov.pl	Data sporządzenia 22.08.2017 r. Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniająca 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 Nr w wykazie prac UC87
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wdrożenia do polskiego porządku prawnego wymogów prawa UE (dyrektywa) dostosowujących przepisy dotyczące warunków pracy marynarzy do standardów stosowanych do pracowników na lądzie.

Konieczność wdrożenia Poprawek z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwanej dalej „Konwencją MLC”, zapewniających odpowiednią ochronę marynarzy w przypadku ich porzucenia, choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci.

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

Ze względu na fakt, iż zarówno zmieniane dyrektywy, jak i Konwencja MLC wdrożone zostały w ustawie, konieczna jest interwencja na poziomie ustawy.

Oczekiwany efekt regulacji będzie zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej na wypadek porzucenia, śmierci lub uszkodzenia ciała bądź choroby marynarzy. W związku z tym projektowana ustawa określa definicje porzucenia marynarza oraz przewiduje regulacje w zakresie repatriacji marynarzy, w tym określa zakres kosztów z nią związanych oraz podmioty odpowiedzialne za ich pokrycie. W konsekwencji projektowana ustawa wprowadza również obowiązek posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza oraz obowiązek posiadania przez statek certyfikatu potwierdzającego ww. zabezpieczenie finansowe, wydanego przez podmiot udzielający zabezpieczenia.

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

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. *zmieniająca 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* skierowana jest do państw członkowskich UE oraz EOG.

Stroną Konwencji MLC jest 79 państw świata, reprezentujących ponad 90% światowego tonażu.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Armatorzy statków o polskiej przynależności	150 statków	Urzędy morskie, izby morskie	Konieczność zapewnienia uczestnictwa przedstawicieli marynarzy w posiedzeniach specjalnego zespołu negocjacyjnego lub europejskiej rady załadowej.
W tym: armatorzy statków o polskiej przynależności objętych Konwencją MLC	44 statki	Urzędy morskie	Konieczność uzyskania ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z wymogami Poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC.
W tym: armatorzy statków, do których nie ma zastosowania obowiązek posiadania certyfikatu MLC	28 statków	Urzędy morskie	Konieczność poddania się inspekcji w zakresie zgodności z Konwencją MLC.

Kluby P&I ¹⁾	13	Międzynarodowa Grupa Klubów P&I	Konieczność dostosowania ochrony ubezpieczeniowej statków do zakresu określonego w Poprawkach z 2014 r.
Inni ubezpieczyciele	80	Polska Izba Ubezpieczeń	Konieczność dostosowania ochrony ubezpieczeniowej statków do zakresu określonego w Poprawkach z 2014 r.
Marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności	Ok. 700 osób	Urzędy morskie	Zapewnienie uczestnictwa przedstawicieli marynarzy w posiedzeniach specjalnego zespołu negocjacyjnego lub europejskiej rady zakładowej.
Marynarze zatrudnieni na statkach o polskiej przynależności, do których ma zastosowanie Konwencja MLC	Ok. 500 osób	Urzędy morskie	Zapewnienie środków finansowych na wypadek porzucenia, choroby, uszkodzenia ciała lub śmierci marynarza.
Dyrektorzy urzędów morskich	3	MGMiŻS	Dochodzenie kosztów repatriacji marynarzy. Brak wpływu na obciążenie pracą organów inspekcyjnych w związku z określeniem dodatkowych zasad w zakresie inspekcji statków. Dyrektorzy urzędów morskich na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 18 listopada 2011 r. o bezpieczeństwie morskim przeprowadzają inspekcje statków niepodlegających obowiązkowi posiadania certyfikatu MLC (co do zasady statki o pojemności brutto (GT) poniżej 500). Przedmiotowy projekt dookreśla jedynie zasady przeprowadzania tych inspekcji i nie będzie rodzić dodatkowych obciążeń dla administracji morskiej.

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

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe), pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców oraz pracodawcy niezrzeszeni) oraz Polskiej Izby Ubezpieczeń. Projekt został przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego. Informacje w tym zakresie zostały zawarte w raporcie z konsultacji publicznych.

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	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,133
budżet państwa	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,133
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Wyszczególnione podmioty zrzeszające armatorów, oferujące ubezpieczenia morskie na zasadzie wzajemności. Ubezpieczają one ponad 95% światowego tonażu.

budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,133
budżet państwa	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,0 03	0,0 28	0,0 03	0,133
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedstawione wyżej dochody wynikają z art. 1 pkt 8 projektu, w którym wprowadzono nowy art. 93a określający zasady inspekcji statków niepodlegających obowiązkowi posiadania certyfikatu MLC (co do zasady statki o pojemności brutto (GT) poniżej 500). 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, 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 co 3 lata, a jej koszt wynosić będzie 1000 zł, co daje kwotę 28 000 zł co trzy lata od roku, w którym wejdzie w życie przedmiotowa ustawa. Ponadto szacuje się przeprowadzanie średnio 3 inspekcji statków w pozostałych latach. Ewentualne skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanej regulacji będą ponoszone w ramach limitu wydatków określonego corocznie w ustawie budżetowej dla cz. 21 – Gospodarka morska, bez konieczności dodatkowych zwiększeń.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki			0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
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	- 0,028	- 0,003	- 0,003	- 0,028	- 0,003	- 0,003	- 0,003	- 0,133
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	-
Niemierzalne	Ubezpieczyciele statków morskich	Konieczność dostosowania ochrony ubezpieczeniowej do wymogów Poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC (nie wynika bezpośrednio z projektowanej regulacji).							
	Armatorzy statków morskich	Konieczność posiadania ochrony ubezpieczeniowej zgodnej z wymogami Poprawek z 2014 r. do Konwencji MLC – możliwość zwiększenia wysokości składek ubezpieczeniowych. Wpływ niemierzalny ze względu na fakt, iż składki określone są corocznie w drodze negocjacji – zarówno pomiędzy klubami P&I, w ramach tzw. <i>Pooling Agreement</i> , jak i z poszczególnymi armatorami. (nie wynika bezpośrednio z projektowanej regulacji).							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Zgodnie z Normą A5.1.4 ust. 4 Konwencji MLC projekt przewiduje przeprowadzanie inspekcji statków co 3 lata, a jej koszt wynosić będzie 1000 zł, co daje kwotę 28 000 zł co trzy lata od roku, w którym wejdzie w życie przedmiotowa ustawa. Ponadto szacuje się przeprowadzanie średnio 3 inspekcji statków w pozostałych latach.							

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).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana regulacja nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi w 2019 r. podczas sporządzania corocznego sprawozdania z działań inspekcyjnych państwa bandery w zakresie Konwencji MLC 2006 – zgodnie z jej Normą A5.1.4 ust. 13. Zastosowany zostanie miernik w postaci liczby statków posiadających zabezpieczenie finansowe wymagane przez Poprawki z 2014 r. do Konwencji MLC.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Zgodnie z art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1881), wyznaczono 30-dniowy termin na zgłaszanie uwag.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw został przekazany do zaopiniowania następującym podmiotom:

1. Ogólnopolskiemu Związkowi Zawodowemu Oficerów i Marynarzy,
2. Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
3. Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
4. Związkowi Zawodowemu Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
5. Związkowi Zawodowemu Kapitanów i Oficerów,
6. Niezależnemu Samorządnemu Związkowi Zawodowemu „Solidarność”,
7. Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych,
8. Forum Związków Zawodowych,
9. Związkowi Armatorów Polskich,
10. Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej,
11. Związkowi Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (APMAR),
12. Polskiemu Związkowi Zarządców Statków,
13. Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów Sp. z o.o.,
14. Żegludze Gdańskiej Sp. z o.o.,
15. Konfederacji Lewiatan,
16. Pracodawcom RP,
17. Business Centre Club,
18. Związkowi Rzemiosła Polskiego,
19. Akademii Morskiej w Gdyni,
20. Akademii Morskiej w Szczecinie,
21. Akademii Marynarki Wojennej,
22. Polskiej Izbie Ubezpieczeń.

Do projektu ustawy uwagi zgłosiła Polska Izba Ubezpieczeń. Ponadto Akademia Morska w Szczecinie wskazała, że nie wnosi uwag, poza propozycją redakcyjną, która jednak nie została uwzględniona ze względu na konieczność zachowania spójności sformułowań użytych w projekcie, ze sformułowaniami występującymi w ustawie o pracy na morzu oraz innych ustawach. Uwagi Polskiej Izby Ubezpieczeń zostały częściowo uwzględnione, a w pozostałym zakresie przekazano stosowne wyjaśnienia, które dostępne są na stronie internetowej BIP RCL.

Ponadto projekt ustawy został przekazany do opinii Rady Dialogu Społecznego, która nie zgłosiła uwag.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, 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). Stosownie do § 52 ust. 1 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.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem ustawy w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1794 z dnia 6 października 2015 r. zmieniająca 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			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
art. 1.	„Art. 1 ust. 3 dyrektywy 2008/94/WE otrzymuje brzmienie: "3. W przypadkach gdy takie przepisy już się stosuje w ustawodawstwie krajowym, państwa członkowskie mogą nadal wyłączać pomoc domową zatrudnioną przez osobę fizyczną z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.".	N	-	Brak konieczności wdrożenia. Zmiana dyrektywy polega na wykreśleniu możliwości wyłączenia rybaków. Wdrażająca dyrektywę 2008/94/WE ustawa z dnia 13 lipca 2006 r. <i>o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy</i> nie zawiera takiego wyłączenia.	
Art. 2.	W dyrektywie 2009/38/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 1 uchyla się ust. 7; 2) w art. 10 ust. 3 dodaje się akapity	T	Art. 2.	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)	

	w brzmieniu: "Członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub europejskiej rady załadowej lub jego zastępca, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, jest uprawniony do uczestnictwa w posiedzeniu specjalnego zespołu negocjacyjnego lub europejskiej rady załadowej lub w innym posiedzeniu w ramach procedur ustanowionych na mocy art. 6 ust. 3, jeżeli ten członek lub jego zastępca nie przebywa na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę, gdy dane posiedzenie ma miejsce. Posiedzenia są, w miarę możliwości, planowane tak, aby ułatwić udział członków lub ich zastępców, którzy wchodzi w skład załóg statków morskich. W przypadku gdy członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub europejskiej rady załadowej lub zastępca członka, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, nie jest w stanie uczestniczyć w posiedzeniu, należy rozważyć możliwość wykorzystania, w miarę możliwości, nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych."		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 zarządem centralnym. 2. 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. 3. Członek europejskiej rady zakładowej lub jego zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, są uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu organizacyjnym i spotkaniu z zarządem 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 żeglugi 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 żeglugi ma siedzibę – o ile istnieje możliwość wykorzystania tych technologii.”.	
Art. 3.	Uchyla się art. 3 ust. 3 dyrektywy 2002/14/WE.	N	-	Brak konieczności wdrożenia - w chwili obecnej brak wyłączenia marynarzy w ustawie z dnia 7 kwietnia 2006 r. o <i>informowaniu pracowników i przeprowadzaniu z nimi konsultacji</i>, która wdraża dyrektywę 2002/14/WE	
Art. 4.	W dyrektywie 98/59/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 1 ust. 2 uchyla się lit. c); 2) w art. 3 ust. 1 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu: "W przypadku zamiaru zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku morskiego pracodawca zobowiązany jest do złożenia notyfikacji właściwemu organowi państwa, pod banderą którego pływa dany statek."	T	Art. 3.	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. 5.	Zmiana w dyrektywie 2001/23/WE Art. 1 ust. 3 dyrektywy 2001/23/WE otrzymuje brzmienie: "3. Niniejszą dyrektywę stosuje się do przejęć statków morskich, które są częścią przejęcia przedsiębiorstwa, zakładu lub części przedsiębiorstwa lub zakładu w rozumieniu ust. 1 i 2, pod warunkiem że przejmujący znajduje się na obszarze objętym zakresem terytorialnym Traktatu lub przedsiębiorstwo, zakład lub część przedsiębiorstwa lub zakładu będące przedmiotem przejęcia pozostają na tym obszarze. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania, jeżeli przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub więcej statków morskich.”.	N	-	Brak konieczności wdrożenia. Zgodnie ze stanowiskiem MRPiPS, dyrektywa 2001/23/WE wdrożona jest w art. 23 ¹ Kodeksu pracy, który znajduje zastosowanie do ogółu pracowników, nie wyłączając z marynarzy, czy też osób zatrudnionych na statku.	
Art.6.	Wdrożenie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym wypadku stanowić powodu obniżenia ogólnego poziomu ochrony osób objętych zakresem jej stosowania, którą to ochronę państwa członkowskie przyznały już w dziedzinach objętych dyrektywami 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE, 98/59/WE i 2001/23/WE.	N	-	-	
Art.7.	Komisja, po konsultacji z państwami członkowskimi i partnerami społecznymi na szczeblu Unii, składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie dotyczące wdrażania i stosowania art. 4 i 5 do dnia 10 października 2019 r.	N	-	-	
Art.8.	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 10 października	T	Art. 7.	Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	

	2017 r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.				
Art.9.	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	-	
Art. 10.	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
1.	Art. 1	Art. 1. W ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. 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.	Przepis nie stanowi wdrożenia dyrektywy UE. Wynika z konieczności dostosowania prawa krajowego do Poprawek do Konwencji MLC przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO).

		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 jest uważany 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 2 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. Wpłata 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 morskiego 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, 1215 i 1566).”.	
2.	Art. 2	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-lc 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 zastępcę, 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 zastępcę 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 zastępcę 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-lc.”; 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.”,	Wdrożenie 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.

		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 załadowej, 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 załadowej, który wchodzi w skład załogi statku morskiego, może wyznaczyć zastępcę w celu wzięcia udziału w zebraniu organizacyjnym lub spotkaniu z zarządem centralnym. 2. Zebranie organizacyjne i spotkanie z zarządem centralnym planuje się w miarę możliwości tak, aby umożliwić członkowi europejskiej rady załadowej lub jego zastępcy, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, udział w tym zebraniu i spotkaniu. 3. Członek europejskiej rady załadowej lub jego zastępcę, którzy wchodzi w skład załogi statku morskiego, są uprawnieni do uczestnictwa w zebraniu organizacyjnym i spotkaniu z zarządem centralnym: 1) jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie mają miejsce, ten członek lub jego zastępcę 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 zastępcę przebywają na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żegluga ma siedzibę – o ile istnieje możliwość wykorzystania tych technologii.”.	
3.	Art. 3	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:	Wdrożenie 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.

		„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.”.	
4.	Art. 4	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.	Przepis nie stanowi wdrożenia dyrektywy UE. Wynika z konieczności dostosowania prawa krajowego do Poprawek do Konwencji MLC przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO).
5.	Art. 5	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.	Przepis nie stanowi wdrożenia dyrektywy UE. Wynika z konieczności dostosowania prawa krajowego do Poprawek do Konwencji MLC przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO).
6.	Art. 6	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.	Przepis nie stanowi wdrożenia dyrektywy UE. Wynika z konieczności dostosowania prawa krajowego do Poprawek do Konwencji MLC przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO).
7.	Art. 7	Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	Przepis nie stanowi wdrożenia dyrektywy UE.



Warszawa, 05.09.2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1800.2016 / 16 / as

NWP-74513-2017

dot.: RM-10-106-17 z 01.09.2017 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU
Karolina Ezyndrańska

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Wpłynęło 07-09-2017

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie trybu przeprowadzania 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 ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Inspekcja wstępna, okresowa, pośrednia, 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. Przed podjęciem czynności inspekcyjnych inspektor 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, z późn. zm.³⁾), 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.

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).

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).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. 1948 oraz z 2017 r. poz. 32, 60, 785 i 1215.

§ 5. Inspektor zachowuje w tajemnicy okoliczności umożliwiające ustalenie tożsamości, w tym danych osobowych, marynarza, który udzielił inspektorowi informacji w zakresie 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.

7. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez kapitana statku inspektor 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 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. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁴⁾.

MINISTER

GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

⁴⁾ 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 na statku (Dz. U. poz. 2103), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 6 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 94a ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, który przewiduje określenie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, trybu przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji 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 marynarzy na statku konieczne jest celem wydania dokumentów, o których mowa w art. 92 ustawy. Szczegółowe zasady funkcjonowania inspekcji reguluje art. 18 i nast. ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281, z późn. zm.), dotyczący funkcjonowania tzw. Inspekcji Państwa Bandery (ang. Flag State Control - FSC).

Zakres inspekcji wynika z 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. Zgodnie z Normą A5.1.3 Konwencji MLC, lista spraw, które powinny zostać objęte inspekcją, znajduje się w Załączniku A5-I do Konwencji MLC.

Zgodnie z § 1 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 morskiego, jak i na podlegającym inspekcji statku.

Zgodnie z § 2 rozporządzenia, inspekcja doraźna przeprowadzana jest z urzędu, co wynika, podobnie jak jej zakres, z charakteru tego rodzaju inspekcji.

§ 5 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 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 prawidem 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 rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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. poz. 2039, z późn. zm.).

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. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

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), 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 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.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie trybu przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia marynarzy na statku 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 Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Krężel, Zastępca dyrektora, Departament Gospodarki Morskiej, MGMiŻŚ tel. (22) 583 85 70; email: pawel.krezel@mgm.gov.pl.	Data sporządzenia 18.07.2017 r. Źródło: upoważnienie ustawowe – art. 94a ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Nr
--	--

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, z późn. zm.).

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	ok. 500 osób	Dane na podstawie informacji urzędów morskich	Zapewnienie spełniania wymagań Konwencji MLC w zakresie warunków życia i pracy na statkach.
armatorzy statków morskich o polskiej przynależności	44 statki	Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2015	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, z późn. zm.) 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	Przeprowadzanie inspekcji celem zapewnienia przestrzegania norm w zakresie warunków pracy i życia

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

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. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
7. Ogólnopolskie Porozumienie 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.

[illegible]

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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, 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							
	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 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).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie 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		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wymienione obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie 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.		