SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja

Druk nr 1845

S P R A W O Z D A N I E
KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1833).

Marszałek Sejmu, zgodnie z art. 37 ust. 1 i art. 40 ust. 1 regulaminu Sejmu – po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu – skierował w dniu 15 września 2017 r. powyższy projekt ustawy do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do pierwszego czytania.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej po przeprowadzeniu pierwszego czytania oraz rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 27 września 2017 r.

wnosi:

W y s o k i S e j m uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 27 września 2017 r.

Przewodnicząca Komisji
i Sprawozdawca

/-/ Dorota Arciszewska – Mielewczyk

Projekt

U S T A W A

z dnia 2017 r.

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, o których mowa w art. 59 ust. 2, określając ich wysokość, podmioty obowiązane do ich pokrycia oraz termin i sposób uiszczenia tych kosztów.

---

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.

4. Koszty repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, podlegają egzekucji w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

5. Jeżeli egzekucja kosztów repatriacji, o których mowa w art. 59 ust. 2, w trybie, o którym mowa w ust. 4, okaże się nieskuteczna, koszty te 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 na: uzasadnione środki utrzymania, o których mowa w ust. 2 pkt 2, oraz, w razie potrzeby, ubranie, 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 dnia 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) mniejszej niż 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 organizacji 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 wypłacanych marynarzowi na wypadek jego 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 dnia 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 wygaśnięcia 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 organizacji 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 niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku przez marynarza, osobę przez niego upoważnioną lub uprawnioną.

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 wypłacanych 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. Oryginał 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 organizacji pracowników.

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

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 dołączonej do niego deklaracji 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 dniem upływu ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny od dnia zakończenia inspekcji przez okres nieprzekraczający 5 lat, licząc od dnia upływu ważności certyfikatu.

2. Jeżeli inspekcja odnowieniowa została zakończona wcześniej niż 3 miesiące przed dniem upływu ważności certyfikatu, nowy certyfikat jest ważny przez okres nieprzekraczający 5 lat, licząc 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, art. 76a ust. 3, art. 76b ust. 4, art. 92 ust. 1 lub 6,

2) nie poddał statku inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, o której mowa w art. 93a ust. 1

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 zł do 10 000 zł.”;

12) w art. 112 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) nie posiada wymaganego zabezpieczenia finansowego na wypadek porzucenia marynarza lub zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności armatora”;

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:

„la. 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 wchodzą w skład załogi statku morskiego, udział w tym zebraniu.

1c. Członek specjalnego zespołu negocjacyjnego lub jego zastępca, którzy wchodzą 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, nie przebywają oni na morzu ani w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi ma siedzibę;
2) za pośrednictwem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych – jeżeli w czasie, gdy zebranie ma miejsce, przebywają oni na morzu lub w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi 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 wchodzą w skład załogi statku morskiego, stosuje się odpowiednio przepisy 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 przepisy 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 lub 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 lub spotkaniu.

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

1) jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie mają miejsce, nie przebywają oni na morzu ani w porcie w kraju innym niż kraj, w którym przedsiębiorstwo żeglugi ma siedzibę;
2) za pośrednictwem nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych – jeżeli w czasie, gdy zebranie lub spotkanie mają miejsce, przebywają oni 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. 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.