*Projekt z 08.03.2024 r.*

**Uzasadnienie wniosku o ratyfikację Poprawek z 2022 r.   
do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.**

Poprawki do Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. (MLC) zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet utworzony na podstawie art. XIII Konwencji podczas jego czwartego posiedzenia (**5-13 maja**  **2022 r.)**, a następnie zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy (MKP) w dniu 6 czerwca 2022 r.

Poprawki te odnoszą się do Kodeksu wdrażającego Prawidła 1.4., 2.5., 3.1. i 4.4., 3.2., 4.1., 4.3. i załączników A2-1 i A4-1. Zgodnie z art. XV Konwencji, Poprawki te wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% Członków, którzy ratyfikowali Konwencję i którzy reprezentują nie mniej niż 40% tonażu brutto statków Członków, którzy ratyfikowali Konwencję.

Polska ratyfikowała Konwencję o pracy na morzu 3 maja 2012 r. Polska związała się również Poprawkami do MLC z 2014 r., 2016 r. i 2018 r. Stronami MLC jest 105 państw członkowskich Organizacji.

MLC składa się z trzech różnych, ale powiązanych części: Artykułów, Prawideł i Kodeksu. Artykuły i Prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania Członków ratyfikujących Konwencję. Artykuły i Prawidła mogą zostać zmienione tylko przez MKP w ramach artykułu 19 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Składa się z Części A (obowiązujące Normy) i Części В (Wytyczne). Kodeks może być zmieniany według uproszczonej procedury określonej w Artykule XV Konwencji. Zgodnie z tym przepisem Specjalny Trójstronny Komitet może przyjmować poprawki do Kodeksu, pod warunkiem zatwierdzenia ich przez MKP większością dwóch trzecich oddanych głosów.

**II. POTRZEBA I CEL ZWIĄZANIA SIĘ POSTANOWIENIAMI POPRAWEK**

Przyjęcie omawianych poprawek miało na celu ujęcie w ramy prawne wyłaniających się rzeczywistych zagadnień dotyczących życia i pracy marynarzy na statku.

Pierwsza poprawka dotyczy Prawidła 1.4. (Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy) i ma na celu zapewnienie, że marynarze są informowani o swoich prawach w odniesieniu do obowiązku podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy w zakresie utrzymania systemu ochrony mającego na celu rekompensatę strat finansowych marynarzy.

Druga poprawka dotyczy Prawidła 2.5. (Repatriacja) i ma na celu dalsze ułatwianie natychmiastowej repatriacji marynarzy, w tym w przypadku uznania ich za porzuconych oraz ochronę marynarzy, którzy mogą zostać umieszczeni na statkach, na których marynarze niedawno zostali porzuceni.

Trzeci zestaw poprawek dotyczy Prawidła 3.1. (Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne) i ma na celu zapewnienie marynarzom odpowiedniej łączności społecznościowej przez armatorów oraz zapewnienie przez państwa członkowskie dostępu do Internetu w portach.

Czwarty zestaw poprawek dotyczy Prawidła 3.2. (Wyżywienie i przyrządzanie posiłków) i stanowi, że woda pitna odpowiedniej jakości będzie udostępniana marynarzom bezpłatnie oraz podkreśla znaczenie zbilansowanych posiłków na pokładzie.

Piąty zestaw poprawek dotyczy Prawidła 4.1. (Opieka medyczna na statku i na lądzie) i stanowi, że państwa członkowskie zapewniają szybkie zejście na ląd marynarzy potrzebujących natychmiastowej opieki medycznej ze statków znajdujących się na ich terytorium oraz dostęp do placówek medycznych na lądzie w celu zapewnienia odpowiedniego leczenia. Poprawki mają ponadto na celu ułatwienie repatriacji zwłok lub prochów marynarzy, którzy zginęli na pokładzie.

Szósta poprawka dotyczy Prawidła 4.3 (Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom) i ma na celu zapewnienie marynarzom wyposażenia ochrony osobistej w odpowiednim rozmiarze.

Siódmy zestaw poprawek odnosi się do Prawidła 4.3 (Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom) i przewiduje, że wszystkie przypadki zgonów marynarzy będą odpowiednio badane, rejestrowane i zgłaszane corocznie do Międzynarodowej Organizacji Pracy w celu publikowania w globalnym rejestrze.

Ósmy zestaw poprawek dotyczy Załącznika A2-I (Dowód zabezpieczenia finansowego zgodnie z Prawidłem 2.5., ustęp 2) oraz Załącznika A4-I (Dowód zabezpieczenia finansowego zgodnie z Prawidłem 4.2.). Poprawki mają na celu ułatwienie funkcjonowania systemu zabezpieczenia finansowego poprzez dodanie odniesienia do nazwy zarejestrowanego właściciela statku, gdy jest on inny niż armator.

W związku z uproszczoną procedurą rewizji Kodeksu MLC przewidzianą w art. XV Konwencji, Poprawki do Kodeksu wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% państw-stron Konwencji posiadających nie mniej niż 40% światowego tonażu floty. Jednakże:

1. przed końcem ustalonego okresu każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że poprawka będzie dla niego wiążąca dopiero po później wyrażonej notyfikacji jej przyjęcia; oraz
2. przed datą wejścia w życie poprawki każdy Członek ratyfikujący może powiadomić Dyrektora Generalnego, że nie wprowadzi w życie poprawki przez wskazany okres.

Zatem wskazane jest przeprowadzenie procedury ratyfikacyjnej, żeby uniknąć sytuacji, gdy Poprawki wejdą w życie w stosunku do Polski w sposób automatyczny, bez wyrażenia takiej woli.

Żadne postanowienia Artykułu XV Konwencji nie odnoszą się do państw-stron Konwencji, których ratyfikacja została zarejestrowana między dniem, w którym poprawki zostały przyjęte przez Międzynarodową Konferencję Pracy, a dniem ich wejścia w życie. W związku z tym powstała kwestia, co do sposobu w jaki państwa-strony Konwencji, których ratyfikacja została zarejestrowana między zatwierdzeniem a wejściem w życie poprawek, mogą zaakceptować poprawki do Kodeksu przyjęte na mocy Artykułu XV Konwencji. Zgodnie z uwagą ogólną 2016/87 Komitetu ekspertów ds. stosowania konwencji i zaleceń MOP, wszystkie zainteresowane państwa-strony Konwencji mogą przyjąć poprawki kierując oficjalne powiadomienia w tej sprawie do Dyrektora Generalnego.

Jednocześnie, wskazać należy, że zgodnie z art. V ust. 7 Konwencji każdy Członek zapewni, że statki podnoszące banderę jakiegokolwiek państwa, które nie ratyfikowało Konwencji, nie będą traktowane lepiej niż podnoszące banderę kraju, który ją ratyfikował. W szczególności, w zakresie w jakim Morski Certyfikat Pracy dotyczy kwestii, które reguluje wprowadzona w życie poprawka do Konwencji (to jest uznania Morskiego Certyfikatu Pracy jako dowodu *prima facie* zgodności z Konwencją), do Morskich Certyfikatów Pracy wydawanych statkom podnoszącym banderę innego Członka, który nie przyjął poprawki. Możliwość tę ustalono w art. XV ust. 13 Konwencji, który jest całkowicie zgodny z brzmieniem Art. VIII lit. d pkt. i), ii) Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea), z 1974 r. ze zmianami. W rezultacie, każdy Członek związany zmianą jest uprawniony do stosowania odpowiednich przepisów w poprawionej formie do wszystkich statków zawijających do portów danego Członka.

**III. RÓŻNICE MIĘDZY DOTYCHCZASOWYM A PROJEKTOWANYM STANEM PRAWNYM**

Poprawki odnoszą się do Kodeksu wdrażającego Prawidła 1.4., 2.5., 3.1. i 4.4., 3.2., 4.1., 4.3. i załączników A2-1 i A4-1 MLC.

Zmiana przepisów Prawidła 1.4. Konwencji polega na zastąpieniu nowym zapisem w Normie A1.4. – *Nabór i pośrednictwo pracy marynarzy*, ustępu 5 c) pkt vi). 7. Nowy przepis mówi o  zapewnieniu poinformowania marynarzy przed zatrudnieniem lub w momencie zatrudniania o ich prawach w ramach istniejącego już systemu ochrony, rekompensującego marynarzom straty pieniężne, które mogą oni ponieść w wyniku nieskuteczności usługi naboru i pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę.

Zmiana odnosząca się do Prawidła 2.5. w zakresie Normy A2.5.1 – *Repatriacja*, polega na dodaniu nowego ustępu 9. Nowy przepis stanowi o ułatwieniu niezwłocznej repatriacji marynarzy, w tym gdy zostaną oni uznani za porzuconych w rozumieniu normy A2.5.2. ustęp 2. Ponadto stanowi on, że państwa portu, państwa bandery i państwa dostarczające siłę roboczą będą współpracować w celu zapewnienia że marynarzom zatrudnionym na statku w celu zastąpienia marynarzy, który zostali porzuceni na ich terytorium lub na statku pływającym pod ich banderą, przyznawane są prawa i uprawnienia wynikające z Konwencji o pracy na morzu.

Natomiast zmiana dotycząca Prawidła 3.1. i 4.4. – *Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne/Dostęp do umiejscowionych na lądzie udogodnień socjalnych* w zakresie Normy A3.1. - *Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne*, polega na zastąpieniu obecnego ustępu 17 nowym tekstem i zapewnieniem wyposażenia statków nie tylko w przeznaczone do użytku wszystkich marynarzy odpowiednie zaplecze rekreacyjne, udogodnienia i usługi, przystosowane do szczególnych potrzeb marynarzy, którzy muszą mieszkać i pracować na statkach, ale także w usługi związane z łącznością społecznościową.

W zakresie Wytycznej B3.1.11. – *Zaplecze rekreacyjne, poczta i wizyty na statku*, zastąpiony został dotychczasowy ustęp 4 j) nowym, stanowiącym o rozważeniu zapewnienia dostępu do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem, tam gdzie jest to możliwe, z opłatami za korzystanie z tych usług w rozsądnej wysokości. Dodany został także ustęp 8 stanowiący, że armatorzy powinni zapewnić marynarzom na swoich statkach dostęp do Internetu, tam gdzie jest to możliwe w praktyce, z ewentualnymi opłatami w rozsądnej wysokości.

Do Wytycznej B4.4.2. – *Udogodnienia służące zdrowiu i dobremu samopoczuciu znajdujące się w portach* dodany został nowy ustęp 5, zgodnie z którym Członkowie powinni, jeśli jest to możliwe w praktyce, zapewnić marynarzom na statkach w ich portach i na przyległych kotwicowiskach dostęp do Internetu, z ewentualnymi opłatami w rozsądnej wysokości.

Zmiana przepisów Prawidła 3.2. Konwencji polega na zastąpieniu nowym zapisem w Normie A3.2. – *Wyżywienie i przyrządzanie posiłków*, ustępu 2 a) i b). Stanowi on o potrzebie zapewnienia, przy uwzględnieniu liczby marynarzy na statku, nie tylko ich wymagań odnośnie do praktyk religijnych, ale również kulturowych dotyczących żywności, oraz czasu i rodzaju rejsu, odpowiednich ilościowo, w zakresie wartości odżywczej, jakości i różnorodności zapasów żywności i wody pitnej, jak również podkreśla, że będą one wydawane marynarzom w trakcie ich zatrudnienia bezpłatnie. Stosownie do zapisów ustępu 2 b) organizacja i wyposażenie działu odpowiedzialnego za przyrządzanie posiłków będą pozwalały na zapewnienie marynarzom nie tylko, jak do tej pory, odpowiednich, zróżnicowanych i pożywnych posiłków przygotowywanych i serwowanych w higienicznych warunkach, ale również posiłków zbilansowanych. Nowy ustęp 7a) tej normy doprecyzowuje zasady udokumentowanych inspekcji przeprowadzanych przez kapitana lub upoważnioną osobę w kwestii weryfikacji zapasów żywności i wody pitnej stanowiąc, że inspekcje powinny odbywać się w odniesieniu do ich ilości, wartości odżywczej, jakości i różnorodności.

Poprawki do Kodeksu dotyczące Prawidła 4.1. – *Opieka medyczna na statku i na lądzie,* obejmują dodanie do Normy A4.1. dwóch nowych ustępów 5 i 6, które dotyczą zapewnienia niezwłocznie zejścia na ląd marynarzom potrzebującym natychmiastowej opieki medycznej, ze statków znajdujących się na jego terytorium, oraz dostęp do placówek medycznych na lądzie w celu zapewnienia odpowiedniego leczenia. W przypadku śmierci marynarza podczas podróży statkiem, Członek, na którego terytorium nastąpiła śmierć lub, w przypadku gdy śmierć nastąpiła na pełnym morzu, na którego wody terytorialne statek następnie wpłynie, ułatwi repatriację zwłok lub prochów przez armatora, odpowiednio, zgodnie z życzeniem marynarza lub jego najbliższej rodziny.

Wytyczna B4.1.3. - *Opieka medyczna na statku i na lądzie,* uzupełniona została o nowe ustępy 4 i 5, które dotyczą niezabraniania marynarzom zejścia na ląd z powodów związanych ze zdrowiem publicznym oraz uzupełnienia na statku zapasów, paliwa, wody, żywności i zaopatrzenia oraz określają przypadki, w których marynarze wymagają natychmiastowej opieki medycznej, Te przypadki to: poważne obrażenia lub choroba; obrażenia lub choroby, które mogą prowadzić do czasowej lub trwałej niepełnosprawności; choroba zakaźna, która stwarza ryzyko przeniesienia na innych członków załogi; uraz obejmujący złamanie kości, silne krwawienie, złamanie lub stan zapalny zęba lub poważne oparzenie; silny ból, któremu nie można zaradzić na statku, biorąc pod uwagę model operacyjny statku, dostępność odpowiednich środków przeciwbólowych oraz wpływ na zdrowie przyjmowania ich przez dłuższy czas; ryzyko samobójstwa; i konsultacja tele-medyczna zalecająca leczenie na lądzie.

W Wytycznej B4.1.4. uszczegóławia się współpracę w zakresie działań podejmowanych w celu repatriacji ciał lub prochów zmarłych marynarzy, zgodnie z życzeniem odpowiednio marynarzy lub ich najbliższych, tak szybko jak to możliwe.

Poprawki do Kodeksu w zakresie Prawidła 4.3. precyzują, w ustępie 1b) że ustawodawstwa oraz inne rozwiązania członków będą obejmować m.in. uzasadnione środki ostrożności w celu zapobiegania wypadkom przy pracy, urazom i chorobom na statku, w tym poprzez zapewnienie wszelkich niezbędnych środków ochrony osobistej w odpowiednim rozmiarze oraz środków służących zmniejszeniu i zapobieganiu ryzyku narażenia na szkodliwe poziomy oddziaływania czynników otoczenia i chemikaliów, a także ryzyku obrażeń lub chorób, które mogą wynikać z używania sprzętu i maszyn na statkach. Ustęp 5 natomiast stanowi w nowym punkcie a), że każdy Członek zapewni, że wszystkie przypadki śmierci marynarzy zatrudnionych, zaangażowanych do pracy lub pracujących na statkach pływających pod jego banderą są odpowiednio badane i rejestrowane oraz zgłaszane corocznie Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy w celu ich opublikowania w globalnym rejestrze.

*Wytyczna B4.3.5 – Zgłaszanie i zbieranie danych statystycznych* została uzupełnionao dwa nowe ustępy 4 i 5 stanowiące odpowiednio, że dane dotyczące zgonów, które mają być zgłaszane zgodnie z punktem (a) ustęp 5 normy A4.3., powinny być przedstawione w formacie i z wykorzystaniem klasyfikacji określonych przez Międzynarodowe Biuro Pracy oraz że dane dotyczące zgonów powinny zawierać, między innymi, informację o rodzaju (klasyfikacji) zgonu, typie statku i tonażu brutto, miejscu zgonu (na morzu, w porcie, na kotwicowisku) oraz płci, wieku, stanowisku i dziale zatrudnienia marynarza.

Poprawki do Załączników dotyczą:

*- Załącznika A2-I – Dowód zabezpieczenia finansowego zgodnie z Prawidłem 2.5., ustęp 2, i - Załącznika A4-I – Dowód zabezpieczenia finansowego zgodnie z Prawidłem 4.2.*

wktórych w punkcie g) doprecyzowano, że certyfikaty lub inna dokumentacja, o których w nich mowa, powinna zawierać nazwę armatora lub właściciela rejestrowego, jeżeli jest inny niż armator.

Biorąc pod uwagę zakres oraz charakter zmian wprowadzonych w MLC, konieczne będzie wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2023 r. poz. 2257), która implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Konwencji MLC. Zmiany w ustawie obejmować powinny:

* nałożenie na agencje zatrudnienia świadczące usługi pośrednictwa pracy dla marynarzy obowiązku informowania marynarza przed zatrudnieniem lub w momencie zatrudnienia o prawach przysługujących marynarzowi z ubezpieczenia lub innego zabezpieczania finansowego odpowiedzialności za szkody poniesione przez marynarzy z tytułu nieskuteczności pośrednictwa pracy lub niewypełnienia przez armatora zobowiązań wynikających z marynarskiej umowy o pracę,
* nałożenia na armatora obowiązku zapewnienia, za ewentualną opłatą w rozsądnej wysokości, dostępu do urządzeń komunikacji telefonicznej między statkiem a lądem oraz do Internetu,
* nałożenie na armatora obowiązku zapewnienia, by środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze dostarczane członkom załogi statku nieodpłatnie, miały odpowiedni rozmiar,
* doprecyzowanie spoczywającego na armatorze obowiązku zapewnienia marynarzom bezpłatnego wyżywienia i wody pitnej poprzez wskazanie, że wyżywienie powinno być zapewnione nie tylko w odpowiedniej ilości, ale również o odpowiedniej wartości odżywczej i różnorodności, natomiast woda pitna powinna być zapewniona w odpowiedniej ilości i jakości,
* doregulowanie zasad organizacji pracy kuchni na statku i warunków w mesie tak, by armator zapewnił przygotowywanie marynarzom odpowiednich, zróżnicowanych, zbilansowanych i pożywnych posiłków oraz zapewnił higieniczne warunki ich podawania,
* doregulowanie zasad przeprowadzania cyklicznych kontroli zapasów żywności i wody pitnej na statku,
* doprecyzowanie zasad transportu na ląd marynarzy, którzy potrzebują natychmiastowej pomocy medycznej, znajdujących się na statkach przebywającym na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej,
* doprecyzowanie zasad transportu zwłok lub prochów marynarza, w przypadku gdy śmierć nastąpiła podczas wykonywania pracy na statku znajdującym się w porcie lub na obszarach morskich Rzeczpospolitej Polski,
* wprowadzenie obowiązku badania przyczyny i rejestrowania informacji przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich o zgonach marynarzy, którzy ponieśli śmierć na statkach o polskiej przynależności oraz stosownego raportowania tych informacji Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.

**IV. OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

**Skutki prawne:** Poprawki wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia, do którego można zgłaszać brak zgody, tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. Państwo będące stroną MLC, które nie chce związać się postanowieniami Poprawek z 2022 r., może wyrazić brak zgody w myśl ustępu 7 art. XV bądź też zastosować jedną z klauzul określonych w ustępie 8 tego artykułu, czyli może powiadomić Dyrektora Generalnego, że Poprawki będą dla niego wiążące dopiero po później wyrażonej notyfikacji lub że nie wprowadza w życie Poprawek przez wskazany okres. Polska nie notyfikuje braku zgody w myśl ust. 7 art. XV MLC ani nie skorzysta z klauzul określonych w ust. 8 tego artykułu.

Ponieważ Konwencja MLC jest wdrożona do prawa krajowego ustawą z dnia 5 sierpnia 2015  r. o pracy na morzu, ratyfikacja poprawek będzie pociągała za sobą konieczność zmiany przedmiotowej ustawy.

**Skutki polityczne:** Ratyfikacja Poprawek z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. wpisuje się w prowadzoną przez Rząd Polski politykę morską. Polska została stroną Konwencji MLC w dniu 3 maja 2012 r., przyjmując na siebie wszystkie obowiązki z niej wynikające i zobowiązując się do objęcia marynarzy przyjętymi na świecie standardami ochrony tej grupy pracowników. Dążąc do podniesienia standardów życia i pracy na statku oraz zagwarantowania marynarzom należytej ochrony zdrowia i ochrony socjalnej, Polska ratyfikowała oraz wdrożyła do krajowego porządku prawnego wszystkie kolejne zmiany do Konwencji MLC, uchwalone latach 2014, 2016 i 2018. Przyjęcie Poprawek z 2022 r. do Konwencji MLC będzie wyrazem konsekwencji Polski w dążeniu do podnoszenia standardów życia i pracy na statkach oraz dbałości o prawa marynarzy na nich pracujących.

**Skutki społeczne i gospodarcze:** Przyjęcie poprawek ma na celu podnoszenie standardów życia i bezpieczeństwa pracy marynarzy na statkach. Komfort marynarzy i bezpieczne i przyjazne środowisko pracy są niezwykle istotne dla zapewnienia ogólnego dobrostanu marynarzy, co przekłada się na podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Wpływa również na podnoszenie atrakcyjności zawodu marynarza. Przyjęcie Poprawek ma również na celu podniesienie świadomości marynarzy i ich rodzin o prawach przysługujących im w świetle prawa międzynarodowego. Natomiast konsekwencje społeczne braku regulacji w zakresie, którego dotyczą Poprawki z 2022 r., mogą w szczególności obejmować pogarszanie warunków życia marynarzy i ich rodzin.

**Skutki finansowe:** Większość zobowiązań oraz skutków finansowych wynikających z poprawek będzie leżała po stronie armatora, a Państwa Strony będą jedynie zobligowane do udzielenia pomocy w procesie egzekwowania wymogów Konwencji MLC, np. w przypadku śmierci marynarza, będącego obywatelem Państwa Strony, co ułatwić ma repatriację zwłok lub prochów, dokonywaną przez armatora. Ponadto, część skutków finansowych jest objęta ubezpieczeniem (np. straty poniesione przez marynarzy w wyniku nieskuteczności usługi naboru i pośrednictwa pracy) i jest egzekwowana w ramach nadzoru nad agencjami pośrednictwa pracy. Natomiast te ze skutków finansowych, które ewentualnie będzie ponosić Państwo Strona, będą możliwe do odzyskania na skutek dochodzenia roszczeń od armatora lub ubezpieczyciela. Przewiduje się zatem, że zmiany te nie będą pociągały za sobą kosztów dla budżetu państwa. Mogą jednak wpłynąć na koszty ponoszone przez armatorów, które na chwilę obecną są niemożliwe do oszacowania.

V. INFORMACJA O ZAKRESIE I WYNIKACH POSTĘPOWANIA UZGADNIAJĄCEGO

Do uzupełnienia po przeprowadzeniu postępowania

**VI. TRYB ZWIĄZANIA SIĘ KONWENCJĄ**

Z uwagi na fakt, że Poprawki z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zostały przyjęte przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy nie jest możliwe podanie sygnatariuszy, w tym osoby, która podpisała umowę w imieniu strony polskiej.

Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., regulując wymagania dla marynarzy do pracy na statku, warunki zatrudnienia i życia na statku, zagadnienia ochrony zdrowia i opieki medycznej dla marynarzy oraz zabezpieczeń społecznych i ochrony socjalnej marynarzy, dotyczy wolności i praw obywatelskich określonych w Konstytucji RP oraz odnosi się do spraw uregulowanych w ustawach. Konwencja nie rozszerza ani nie ogranicza praw i wolności zawartych w Konstytucji, lecz stanowi ich potwierdzenie.

Ratyfikacja Poprawek z 2022 r. do MLC, w zakresie wdrożenia do polskiego porządku prawnego zmian w Konwencji o pracy na morzu, będzie wymagała zmiany ustawy z dnia 5 sierpnia 2015  r. o pracy na morzu.

Mając powyższe na uwadze ocenić należy, że Poprawki z 2022 r. do Konwencji o pracy na morzu spełniają przesłanki określone w art. 89 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Biorąc powyższe pod uwagę, zasadne jest, aby związanie Rzeczypospolitej Polskiej Poprawkami z 2022 r. do Konwencji nastąpiło w trybie art. 89 ust. 1 Konstytucji, tj. za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Polska ratyfikowała również za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie Poprawki do MLC z 2014 r., 2016 r. i 2018 r.

W związku z uproszczoną procedurą rewizji Kodeksu MLC przewidzianą w art. XV Konwencji, Poprawki do kodeksu wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% państw-stron Konwencji posiadających nie mniej niż 40% światowego tonażu floty. Poprawki wejdą w życie wobec państw, które nie złożą sprzeciwu, 23 grudnia 2024 r.